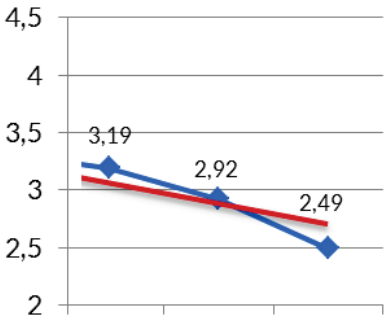
Sprawozdanie ze stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego w 2016 r.



KULTURA BEZPIECZEŃSTWA W TRANSPORCIE KOLEJOWYM

URZĄD TRANSPORTU KOLEJOWEGO

Warszawa 2017

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

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

ISBN 978-83-65709-12-7

Ignacy Góra

Prezes
Urzędu Transportu Kolejowego

Szanowni Państwo,

rok 2016 był najbezpieczniejszym rokiem w transporcie kolejowym od ostatnich 7 lat. Złożył się na to wysiłek wielu osób zaangażowanych w transport kolejowy na każdym poziomie jego funkcjonowania - od Ministerstwa, w kontekście finansowania, przez certyfikację i nadzór Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego po bezpośrednią codzienną dbałość pracowników kolei.

W roku 2016 obniżyła się liczba wypadków kolejowych oraz liczba osób zabitych o ponad 25%. Należy odbierać to szczególnie pozytywnie, biorąc pod uwagę wzrost pracy eksploatacyjnej w minionym roku.

Oceniając pozytywnie ogólne wyniki w zakresie bezpieczeństwa, nie można jednak zapomnieć o potrzebie ciągłej pracy nad poprawą bezpieczeństwa. Wśród wyzwań, które stoją przed nami w najbliższym czasie, można wymienić kilka zagadnień: poprawę bezpieczeństwa w zakresie incydentów związanych z przewozem towarów niebezpiecznych, monitorowanie poziomu wyszkolenia maszynistów jak i ogólny nadzór nad bezpieczeństwem transportu kolejowego. Z tego też powodu podjąłem decyzję o objęciu szczególnym nadzorem bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych oraz wdrożenia dwóch innowacyjnych projektów w najbliższych latach: Centrum Monitorowania Maszynistów oraz Kolejowego e-Bezpieczeństwa. Jestem przekonany, że te działania będą równie skuteczne dla poprawy bezpieczeństwa jak wcześniej podjęte inicjatywy np. w zakresie edukacji najmłodszych, czy przekazywanie wiedzy specjalistycznej w ramach Akademii UTK.

W 2016 roku wzrosła liczba zarejestrowanych incydentów, czyli kategorii o najniższych konsekwencjach, która w poprzednich latach była mocno niedoszacowana. W związku z tym należy odnieść się pozytywnie do wzrostu identyfikacji tej kategorii zdarzeń jako do efektu wdrażania kultury bezpieczeństwa w transporcie, która jest mi szczególnie bliska, jako podstawowego narzędzia do proaktywnego zarządzania bezpieczeństwem. W tym kontekście szczególne słowa uznania należą się wszystkim pracownikom kolejowym, którzy są bezpośrednio zaangażowani w realizację tej koncepcji od pracowników liniowych zarządcy infrastruktury i przewoźników kolejowych po inspektorów zatrudnionych w Oddziałach Terenowych, którzy realizując systemowe założenia nadzoru nad bezpieczeństwem, zachęcają i motywują do pracy zgodnie z zasadami bezpieczeństwa.

Reasumując, rok 2016 należy ocenić pozytywnie w kontekście bezpieczeństwa, jednak nie można zapominać, że bezpieczeństwo jest pochodną jakości w transporcie kolejowym, a ta jakość tworzona jest codzienną pracą i zaangażowaniem ze strony wszystkich osób związanych z transportem kolejowym.

Za tę pracę i zaangażowanie chciałem wszystkim Państwu serdecznie podziękować i mając na względzie dalszy rozwój rynku kolejowego oraz podnoszenie poziomu jego bezpieczeństwa proszę o dalsze działania w zakresie systemowego, proaktywnego zarządzania bezpieczeństwem. Zapewniam Państwa o pełnym poparciu ze swojej strony oraz kierowanego przeze mnie Urzędu dla inicjatyw podnoszących poziom bezpieczeństwa.

Z wyrazami szacunku

Spis treści

1. Spis skrótów i pojęć 7
2. Wstęp 12
3. Streszczenie 13
4. Uwarunkowania w zakresie bezpieczeństwa systemu kolejowego 19
4.1. Odpowiedzialność za bezpieczeństwo systemu kolejowego 19
4.1.1. Rola Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego w systemie bezpieczeństwa kolejowego 19
4.2. Zmiany otoczenia prawnego 20
5. Działalność Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego w 2016 r. 21
5.1. Działania nadzorcze 21
5.2. Wydawanie certyfikatów bezpieczeństwa i autoryzacji bezpieczeństwa oraz nadzór nad systemami zarządzania bezpieczeństwem w transporcie kolejowym 27
5.2.1. Nadzór nad podmiotami funkcjonującymi w oparciu o System Zarządzania Bezpieczeństwem 29
5.3. Certyfikacja podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie wagonów towarowych 36
5.3.1. Nadzór nad podmiotami funkcjonującymi w oparciu o System Zarządzania Utrzymaniem 37
5.4. Wydawanie świadectw bezpieczeństwa 41
5.5. Licencjonowanie maszynistów 43
5.5.1. Ośrodki szkolenia 44
5.5.2. Medycyna kolejowa 44
5.6. Utrzymanie pojazdów kolejowych 45
5.6.1. Standaryzacja zamawiania i utrzymania pojazdów 45
5.6.2. Zatwierdzenie dokumentacji systemu utrzymania pojazdów kolejowych 46
5.6.3. Współpraca z przedstawicielami organizacji, które eksploatują pojazdy historyczne, zabytkowe i wąskotorowe 46
5.7. Bezpieczeństwo wyrobów kolejowych 47
5.7.1. Dopuszczenia do eksploatacji budowli, urządzeń i pojazdów kolejowych 48
5.7.2. Dopuszczenie do eksploatacji podsystemu strukturalnego 50
5.7.3. Prowadzenie rejestrów pojazdów 51
5.7.4. Pozostałe działania realizowane przez Prezesa UTK w zakresie bezpieczeństwa wyrobów kolejowych 52
5.8. Nadzór nad postępowaniami prowadzonymi przez komisje kolejowe 54
5.8.1. Działania miękkie i szkolenia 56
5.9. Osiągnięcie wartości celów bezpieczeństwa (CST) 56
6. Analiza zdarzeń na liniach kolejowych 59
6.1. Wypadki kolejowe 59
6.2. Wypadki w ramach systemu kolejowego i z udziałem strony trzeciej 61
6.3. Miernik wypadków 62
6.4. Ofiary wypadków kolejowych 64
6.5. Incydenty 66
6.6. Analiza przyczyn zdarzeń kolejowych 68
6.7. Zdarzenia inne niż poważne wypadki, wypadki i incydenty 81
7. Analiza zdarzeń na bocznicach kolejowych 88
7.1. Wypadki i poważne wypadki 88
7.2. Wypadki w ramach systemu kolejowego i z udziałem strony trzeciej 89
7.3. Ofiary wypadków na bocznicach 89
7.4. Incydenty 92
7.5. Rozkład zdarzeń kolejowych na bocznicach w czasie 93
8. Zdarzenia z udziałem osób nieupoważnionych przebywających na terenie kolei 95
8.1 Zdarzenia z udziałem osób poza przejazdami na stacjach i szlakach 95
8.2 Samobójstwa i próby samobójcze 96
9. Bezpieczeństwo na przejazdach kolejowych 98
9.1. Podział na kategorie i sposoby zabezpieczeń przejazdów 98
9.1.1. Problemy eksploatacji przejazdów kolejowo-drogowych 100
9.2. Wypadki na przejazdach 101
9.3. Analiza wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych w 2016 r. 103
9.4. Działania nadzorcze prowadzone na przejazdach kolejowo-drogowych 112

10. Działania chuligańskie na sieci kolejowej ... 114
10.1 Kradzieże i dewastacje infrastruktury kolejowej ... 114
10.2 Napady na pociągi i kradzieże przesyłek ... 119
10.3 Obrzucanie pociągów ... 119
10.4 Przeszkody na torach ... 120
10.5 Nieuprawnione emitowanie sygnałów alarmowych „Radiostop" ... 121
10.6 Dewastacje pociągów ... 122
11. Bezpieczeństwo przewozu towarów niebezpiecznych ... 123
11.1 Zdarzenia z udziałem towarów niebezpiecznych ... 123
11.2 Nadzór nad procesem przewozu koleją towarów niebezpiecznych ... 125
12. Realizacja zaleceń PKBWK i alerty bezpieczeństwa ... 128
12.1 Analiza informacji dotyczących realizacji zaleceń ... 128
12.2 System alertów bezpieczeństwa ... 131
13. Ocena stanu technicznego infrastruktury kolejowej ... 133
13.1 Infrastruktura kolejowa PKP PLK ... 133
13.2 Nadzór nad stanem technicznym i eksploatacją infrastruktury kolejowej ... 135
14. Ocena stanu technicznego pojazdów kolejowych ... 138
14.1 Stan techniczny taboru kolejowego ... 138
14.2 Awaryjność taboru ... 139
14.3 Utrzymanie wagonów towarowych ... 143
14.4 Nadzór nad stanem technicznym i eksploatacją pojazdów kolejowych oraz realizacją procesu przewozowego ... 144
15. Dodatkowe działania Prezesa UTK realizowane w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego oraz promowania rozwoju kultury bezpieczeństwa ... 147
15.1 Monitorowanie przypadków SPAD ... 148
15.2 Monitorowanie poziomu wyszkolenia maszynistów ... 150
15.3 Nadzór nad ośrodkami szkolenia i egzaminowania ... 154
15.4 Aktywność Prezesa UTK w trakcie Światowych Dni Młodzieży ... 155
15.5 Współpraca z PKBWK – porozumienie ... 157
15.6 Zgłoszenia nieprawidłowości w zakresie bezpieczeństwa ruchu kolejowego ... 158
15.7 Zespół zadaniowy do spraw monitorowania poziomu bezpieczeństwa sektora kolejowego w Polsce ... 159
15.8 Akademia UTK ... 161
15.9 Działania podejmowane na rzecz promowania kultury bezpieczeństwa ... 162
15.9.1 Projekty i kampanie ... 162
15.9.2 Piątki z UTK – dni otwarte ... 164
15.9.3 „Kolejowe ABC" ... 165
15.10 „Dzień Pasażera" ... 166
15.11 Działalność na rzecz osób z niepełnosprawnością ... 166
15.12 Działania na rzecz poprawy warunków bezpieczeństwa pasażerów podczas korzystania z usług kolei . 167
15.13 Czas pracy maszynistów i współpraca z Głównym Inspektorem Pracy oraz Zakładem Ubezpieczeń Społecznych ... 168
15.14 Współpraca z Głównym Inspektorem Nadzoru Budowlanego ... 171
15.15 Współpraca z krajowymi organami ds. bezpieczeństwa z innych państw członkowskich ... 171
16. Spis rysunków ... 173
17. Spis tabel ... 175

1. Spis skrótów i pojęć

1.	BIP	Biuletyn Informacji Publicznej
2.	CST	Common Safety Targets – wspólne wymagania bezpieczeństwa
3.	Decyzja Komisji (UE) nr 291/2011	Decyzja Komisji (UE) nr 291/2011 z 26 kwietnia 2011 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności odnosząca się do podsystemu „Tabor – lokomotywy i tabor pasażerski" (Dz. Urz. UE. L 139 z 26 maja 2011 r., s. 1)
4.	DSAT	Urządzenia wykrywania stanów awaryjnych taboru
5.	DSU	Dokumentacja systemu utrzymania
6.	Dyrektywa w sprawie bezpieczeństwa kolei	Dyrektywa 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych oraz zmieniająca 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 (Dyrektywa w sprawie bezpieczeństwa kolei) (Dz. UE L 164/44 z 30 kwietnia 2004 r. z późn. zm.)
7.	Dyrektywa 2008/110/WE	Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/110/WE z dnia 16 grudnia 2008 r. zmieniająca dyrektywę 2004/49/WE w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych (Dz. UE L 345, z 23 grudnia 2008 r.)
8.	Dyrektywa 2009/149/WE	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)
9.	Dyrektywa 2008/68/WE	Dyrektywa 2008/68/WE Parlamentu Europejskiego i Rady dnia 24 września 2008 r. w sprawie transportu lądowego towarów niebezpiecznych
10.	Dyrektywa 2008/57/WE	Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (Dz.U. L 191, 18 lipca 2008 r., p.1 ze zmianami)
11.	ERTMS	Europejski System Zarządzania Ruchem Kolejowym (ang. European Rail Traffic Management System)
12.	ETCS	Europejski System Sterowania Pociągiem (ang. European Train Control System)
13.	EZT	Elektryczny zespół trakcyjny
14.	GITD	Główny Inspektorat Transportu Drogowego
15.	Incydent	Każde zdarzenie inne niż wypadek lub poważny wypadek, związane z ruchem kolejowym i mające wpływ na jego bezpieczeństwo
16.	Kodeks pracy	Ustawa z dnia 26 czerwca 1974 r. Kodeks pracy (teks jednolity: Dz. U. z 2016 r., poz. 1666 z późn. zm.)

17.	Komisja kolejowa	Osoba lub zespół osób prowadzących postępowanie w sprawie wypadku lub incydentu, złożony w szczególności z przedstawicieli zarządcy infrastruktury, przewoźnika kolejowego lub użytkownika bocznicy kolejowej, których pracownicy lub pojazdy kolejowe uczestniczyli w wypadku lub incydencie bądź których infrastruktury ma z nimi związek
18.	Lista Prezesa UTK	Lista Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego w sprawie właściwych krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei
19.	MIB	Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa
20.	MMS	System Zarządzania Utrzymaniem (ang. Maintenance Management System)
21.	MSWiA	Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji
22.	NRV	Krajowe wartości referencyjne
23.	NVR	Krajowy rejestr pojazdów kolejowych
24.	PKBWK	Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych – niezależna, stała komisja działająca przy ministrze właściwym ds. transportu, prowadząca badania poważnych wypadków, wypadków i incydentów
25.	PKP PLK	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
26.	POIiŚ	Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko, stanowiący część Narodowej Strategii Spójności
27.	POU / ECM	Podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pojazdu kolejowego
28.	Poważny wypadek	Każdy wypadek spowodowany kolizją, wykolejeniem lub innym podobnym zdarzeniem, mającym oczywisty wpływ na regulacje bezpieczeństwa kolei lub na zarządzanie bezpieczeństwem: - z przynajmniej jedną ofiarą śmiertelną lub przynajmniej pięcioma ciężko rannymi osobami lub - powodujący znaczne zniszczenie pojazdu kolejowego, infrastruktury kolejowej lub środowiska, które mogą zostać natychmiast oszacowane przez komisję badającą wypadek na co najmniej 2 miliony euro
29.	Prezes UTK	Prezes Urzędu Transportu Kolejowego
30.	Przewodniczący PKBWK	Przewodniczący Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych
31.	Regulamin RID	Regulamin międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych
32.	Rejestr Maszynistów	Aplikacja informatyczna, będącą narzędziem do monitorowania kwalifikacji maszynistów (w latach 2012-15 nosiła nazwę „Rejestr Praw Kierowania")
33.	Rozporządzenie Komisji (UE) 1077/2012	Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1077/2012 z 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.)

34.	Rozporządzenie Komisji (UE) nr 445/2011	Rozporządzenie Komisji (UE) nr 445/2011 z dnia 10 maja 2011 r. w sprawie systemu certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie w zakresie obejmującym wagony towarowe oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 653/2007
35.	Rozporządzenie Komisji (UE) nr 402/2013	Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 402/2013 z dnia 30 kwietnia 2013 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka i uchylające rozporządzenie (WE) nr 352/2009
36.	Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1078/2012	Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1078/2012 z dnia 16 listopada 2012 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do monitorowania, która ma być stosowana przez przedsiębiorstwa kolejowe i zarządców infrastruktury po otrzymaniu certyfikatu bezpieczeństwa lub autoryzacji bezpieczeństwa oraz przez podmioty odpowiedzialne za utrzymanie
37.	Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1158/2010	Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1158/2010 z dnia 9 grudnia 2010 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do zgodności z wymogami dotyczącymi uzyskania kolejowych certyfikatów bezpieczeństwa (Dz. U. UE L 326/11 z 10 grudnia 2010 r.)
38.	Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1302/2014	Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1302/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Tabor — lokomotywy i tabor pasażerski" systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz. U. UE L 356 z 12 grudnia 2014 r., s. 228)
39.	Rozporządzenie (WE) nr 1371/2007	Rozporządzenie (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz. U. UE L 315 z 3 grudnia 2007 r.)
40.	Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1169/2010	Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1169/2010 z dnia 10 grudnia 2010 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do zgodności z wymogami dotyczącymi uzyskania kolejowych autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa (Dz. U. UE L 327/13 z 11 grudnia 2010 r.)
41.	Rozporządzenie w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym (Dz. U. z 2016 r. poz. 369)
42.	Rozporządzenie w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 października 2005 r. w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych (tekst jedn.: Dz. U. z 2016 r. poz. 226)
43.	Rozporządzenie w sprawie ośrodków szkolenia i egzaminowania maszynistów oraz kandydatów na maszynistów	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 23 października 2014 r. w sprawie ośrodków szkolenia i egzaminowania maszynistów oraz kandydatów na maszynistów (Dz.U. z 2014 r. poz. 1566)
44.	Rozporządzenie w sprawie trybu wykonywania kontroli przez Prezesa UTK	Rozporządzenie 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)

45.	Rozporządzenie w sprawie dopuszczania do eksploatacji	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 13 maja 2014 r. w sprawie dopuszczania do eksploatacji określonych rodzajów budowli, urządzeń i pojazdów kolejowych (Dz. U. z 2014 r. poz. 720)
46.	Rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie (Dz. U. z 2015 r. poz. 1744)
47.	RZK	Rejestr Zdarzeń Kolejowych, prowadzony przez Prezesa UTK w oparciu o dane przekazywane przez zobowiązane podmioty funkcjonujące w sektorze transportu kolejowego
48.	SBL	Samoczynna blokada liniowa
49.	SMGS	Umowa o międzynarodowej kolejowej komunikacji towarowej (SMGS)
50.	SMS	System Zarządzania Bezpieczeństwem (ang. Safety Management System)
51.	SOK	Straż Ochrony Kolei
52.	SOLM	System Obsługi Licencji Maszynisty - system teleinformatyczny, umożliwiający wnioskodawcom składanie wniosków o wydanie licencji maszynisty za pośrednictwem elektronicznej platformy usług publicznych
53.	SPAD	Niezatrzymanie się pojazdu kolejowego przed sygnałem „Stój" lub w miejscu, w którym powinien się zatrzymać, albo uruchomienie pojazdu kolejowego bez wymaganego zezwolenia (ang. signals passed at danger)
54.	SSP	Samoczynna sygnalizacja przejazdowa
55.	Sytuacja potencjalnie niebezpieczna	Sytuacja eksploatacyjna lub wydarzenie kolejowe nie będące poważnym wypadkiem, wypadkiem ani incydentem, powodujące nieznaczny wzrost ryzyka – do kontrolowanego poziomu nieprzekraczającego poziomu ryzyka akceptowalnego
56.	TSI	Techniczne specyfikacje interoperacyjności
57.	Urządzenia SRK	Urządzenia sterowania ruchem kolejowym
58.	Ustawa o przewozie towarów niebezpiecznych	Ustawa z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych (tekst jednolity: Dz .U. z 2016 r. poz. 1834, z późn. zm.)
59.	Ustawa o systemie oceny zgodności	Ustawa z dnia 30 sierpnia 2002 r. o systemie oceny zgodności (tekst jednolity: Dz. U. z 2017 r. poz. 1226)
60.	Ustawa o transporcie kolejowym	Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2016 r., poz. 1727, z późń. zm.)
61.	UTK, Urząd	Urząd Transportu Kolejowego

62.	Wypadek	Niezamierzone nagłe zdarzenie lub ciąg takich zdarzeń z udziałem pojazdu kolejowego, powodujące negatywne konsekwencje dla zdrowia ludzkiego, mienia lub środowiska; do wypadków zalicza się w szczególności: a) kolizje, b) wykolejenia, c) zdarzenia na przejazdach, d) zdarzenia z udziałem osób spowodowane przez pojazd kolejowy będący w ruchu, e) pożar pojazdu kolejowego
63.	Zdarzenie	Poważny wypadek, wypadek lub incydent

2. Wstęp

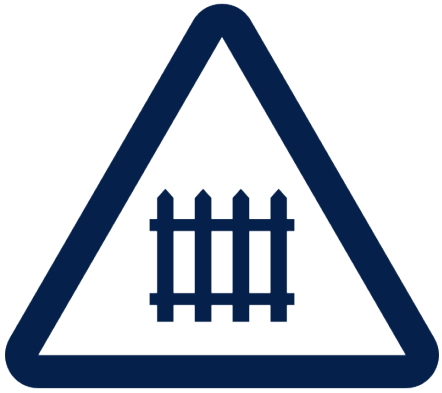
Dokument opisuje stan bezpieczeństwa w transporcie kolejowym w 2016 r., wskazując obszary krytyczne, określając prawdopodobne przyczyny ich występowania oraz identyfikując działania korygujące, na realizację których powinien zostać położony nacisk w kolejnych latach. Jego celem jest przedstawienie kompleksowego i szczegółowego obrazu stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego, mogącego stanowić podstawę do podejmowania dalszych działań na rzecz jego poprawy.

Sprawozdanie zostało podzielone na kilka kluczowych rozdziałów, w których szerzej opisane zostały następujące zagadnienia:

- Uwarunkowania w zakresie bezpieczeństwa systemu kolejowego;
- Działalność Prezesa UTK w 2016 r.;
- Analiza zdarzeń kolejowych;
- Zdarzenia z udziałem osób nieuprawnionych przebywających na terenie kolejowym;
- Bezpieczeństwo na przejazdach kolejowych;
- Zalecenia PKBWK i alerty bezpieczeństwa;
- Działania chuligańskie na sieci kolejowej;
- Bezpieczeństwo przewozu towarów niebezpiecznych;
- Ocena stanu technicznego infrastruktury kolejowej;
- Ocena stanu technicznego pojazdów kolejowych;
- Dodatkowe działania Prezesa UTK realizowane w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego oraz promowania rozwoju kultury bezpieczeństwa.

Dokument został opracowany przede wszystkim na podstawie analizy danych statystycznych zgromadzonych w prowadzonym przez Prezesa UTK rejestrze zdarzeń kolejowych, do którego informacje dostarczają podmioty sektora kolejowego w trybie określonym w przepisach prawnych.

Opracowanie obejmuje swoim zakresem dane i informacje dotyczące działań eksploatacyjnych prowadzonych na liniach kolejowych zarządzanych łącznie przez 13 zarządców infrastruktury, zarówno zobowiązanych do jej udostępniania przewoźnikom kolejowym, jak i zarządców infrastruktury funkcjonalnie wyodrębnionej. Informacja o zakresie podmiotowym opracowania jest szczególnie istotna, ponieważ zakres danych gromadzonych przez inne podmioty zobowiązane do monitorowania poziomu bezpieczeństwa systemu kolejowego w Polsce koncentruje się w większości przypadków na sieci głównego zarządcy infrastruktury (PKP PLK) lub sieciach wyłącznie tych zarządców, którzy podlegają obowiązkowi ich udostępniania.



3. Streszczenie

Rok 2016 był najbezpieczniejszym rokiem dla polskiego transportu kolejowego od 7 lat. Miało w nim miejsce 1418 zdarzeń kolejowych, z czego 581 zostało zakwalifikowanych jako wypadki. W roku tym w zdarzeniach zginęło 169 osób, a kolejnych 190 zostało rannych, w tym 94 ciężko.

Transport kolejowy jest obecnie najbezpieczniejszą gałęzią 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:

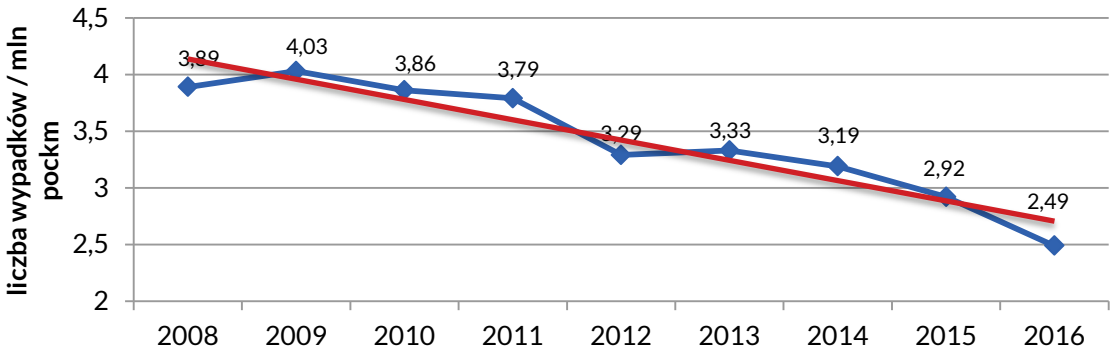
- stan techniczny infrastruktury kolejowej,
- stan techniczny taboru kolejowego,
- kompetencje pracowników,
- stan techniczny urządzeń sterowania ruchem kolejowym,
- funkcjonowanie przejazdów kolejowo-drogowych,
- kultura bezpieczeństwa społeczeństwa.

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 2016, należy zwrócić uwagę na następujące kwestie, wymienione poniżej:

– **obniżenie liczby wypadków, przy zwiększeniu pracy eksploatacyjnej**

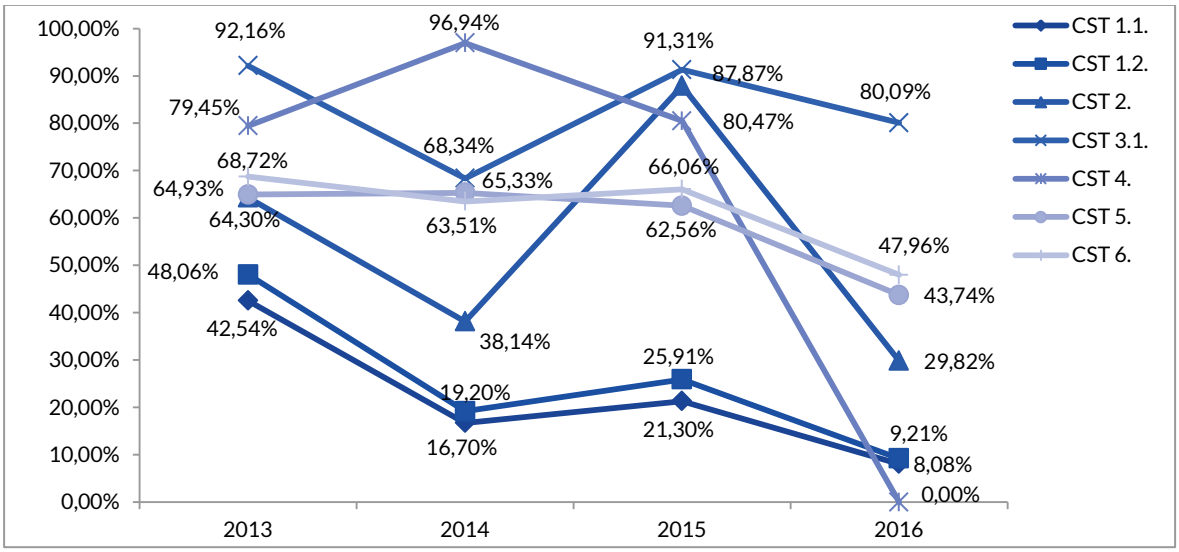
Rysunek 1. Liczba wypadków w stosunku do pracy eksploatacyjnej w latach 2008-2016.



Rok 2016 był kolejnym rokiem, w którym odnotowaliśmy zmniejszenie liczby wypadków, co uwzględniając 7-procentowy wzrost pracy eksploatacyjnej przełożyło się na obniżenie miernika wypadkowości do najniższej wartości od 2008 r.

– **nieprzekroczenie ustalonych progów NRV oraz obniżenie wartości CST dla Polski**

Rysunek 2. Wyniki celów bezpieczeństwa dla Polski w latach 2013-2016.



Analizując wyniki celów bezpieczeństwa dla Polski (CST) w kontekście określonych progów na poziomie krajów europejskich (NRV) odnotowaliśmy dwie pozytywne informacje. **Wszystkie kategorie ryzyka** (CST 1.1 do CST 6) **są poniżej wartości granicznych** określonych dla Polski. Jednakże osiągnięte wartości **CST 3.1** *Ofiary śmiertelne i ważone ciężko ranne (FWSI) wśród użytkowników przejazdów na miliard pociągokilometrów* - **221,852**, **CST 5** *Ofiary śmiertelne i ważone ciężko ranne (FWSI) wśród osób nieupoważnionych na miliard pociągokilometrów* – ***529,197*** oraz **CST 6** *Ofiary śmiertelne i ważone ciężko ranne (FWSI) wśród wszystkich osób na miliard pociągokilometrów* – **762,591,** nie są na poziomie zadowalającym i wymagają dalszych działań ukierunkowanych na obniżenie tego poziomu – stosowania przez zarządców infrastruktury innowacyjnych rozwiązań technicznych, dalszego rozwoju kultury bezpieczeństwa czy udziału uczestników rynku kolejowego w kampaniach informacyjnych. Ze względu na konieczność oddziaływania na osoby trzecie, działania te nie przynoszą natychmiastowego skutku i wymagają długofalowego i intensywnego zaangażowania kilku stron, w tym Prezesa UTK, zarządców infrastruktury kolejowej i zarządców dróg publicznych. Drugim pozytywnym wnioskiem jest systematyczne (dane z 3 lat) obniżanie się osiąganych mierników, co dowodzi skuteczności działań podejmowanych w zakresie poprawy bezpieczeństwa. Biorąc pod uwagę ww. wnioski należy zauważyć skuteczność działań systemowych podejmowanych przez Prezesa UTK w zakresie nadzoru i monitorowania bezpieczeństwa, które były impulsem do zmiany podejścia do zarządzania bezpieczeństwem przez podmioty rynku kolejowego.

– **poprawa kultury raportowania zdarzeń kolejowych**

W 2016 r. znacznie poprawiła się kultura raportowania zdarzeń kolejowych. Spowodowało to, że odnotowano najwięcej zdarzeń kolejowych (w obszarze kategorii incydentów) oraz sytuacji potencjalnie niebezpiecznych. Mając to na względzie wzrost liczby incydentów o 65,7% oraz sytuacji potencjalnie niebezpiecznych o 5,5% przy najniższej liczbie wypadków należy odczytywać pozytywnie – jako zwiększenie świadomości podmiotów rynku kolejowego w zakresie odpowiedzialności za bezpieczeństwo, w tym konieczność rzetelnego zgłaszania zdarzeń i sytuacji potencjalnie niebezpiecznych. Dzięki temu, że są one rejestrowane i badane, zwiększa się poziom bezpieczeństwa. Było to jednym z celów Prezesa UTK w ramach wdrażania projektu „Kultura bezpieczeństwa". Ponadto coraz mniej zdarzeń jest błędnie kwalifikowanych pomiędzy kategoriami, co niewątpliwie związane jest ze sprawowaniem nadzoru nad postępowaniami prowadzonymi przez komisje kolejowe, ale również z podnoszeniem się poziomu świadomości oraz świadczy

o konieczności wdrożenia proaktywnego zarządzania bezpieczeństwem przez podmioty rynku kolejowego.

– **wzrost liczby incydentów przy przewozie towarów niebezpiecznych**

Niepokojący trend (wzrost liczby przypadków o 69,2%) został odnotowany w związku z incydentami w trakcie przewozu towarów niebezpiecznych. Z jednej strony można to wiązać z podnoszącą się ogólną liczbą incydentów, z drugiej zaś z odchodzeniem podmiotów od ukrywania zdarzeń. Pamiętać należy, że w przypadku przewozu towarów niebezpiecznych każdy incydent należy traktować poważnie, ponieważ takie przewozy stwarzają największe zagrożenie na liniach kolejowych. W związku z tym Prezes UTK prowadzi regularny nadzór nad bezpieczeństwem przewozu towarów niebezpiecznych. Zagadnienie to będzie objęte szczególnym nadzorem w latach 2017 i 2018.

– **wzrost liczby zdarzeń „SPAD" ->Centrum Monitorowania Maszynistów**

Równie niepokojący trend (wzrost o prawie 7%) został odnotowany w zakresie pomijania przez maszynistów miejsc, w których powinni oni się zatrzymać. Dotyczy to zarówno miejsc, w których nie dochodziło do zagrożenia jak i miejsc, w których maszyniści pomijali sygnał „Stój" na semaforze i wjeżdżali w przestrzeń zarezerwowaną dla innych pojazdów. W zakresie incydentów (C44) można to przypisać podnoszeniu się poziomu kultury bezpieczeństwa. Jednak głównie w przypadku wypadków (B04) trudno pominąć fakt, że tego typu sytuacje niosą ze sobą bardzo duży poziom ryzyka. W nieznacznie zmienionych okolicznościach z tego typu „pominięć" mogą powstawać poważne wypadki. W związku z powagą tych zdarzeń Prezes UTK powołał zespół ds. monitorowania bezpieczeństwa, który zajmował się tym zagadnieniem, ze szczególnym uwzględnieniem przewoźnika, który miał najwięcej tego typu przypadków. Ze względu na złożoność przyczyn powstawania tych zdarzeń Prezes UTK zainicjował w 2016 roku prace nad innowacyjnym projektem, który pozwoli minimalizować wpływ czynnika ludzkiego na poziom bezpieczeństwa. Inicjatywa - Centrum Monitorowania Maszynistów ma wzmocnić i usprawnić proces egzaminowania maszynistów. Będzie to miejsce, w którym kompetencje wszystkich maszynistów będą weryfikowane w sposób niezależny i obiektywny, co również przyczyni się do poprawy poziomu bezpieczeństwa w transporcie kolejowym.

Monitorowanie i weryfikacja tego obszaru skutecznie zapobiegnie przypadkom nierespektowania przez maszynistów właściwego czasu odpoczynku przed podjęciem kolejnej służby oraz pozwoli na podjęcie decyzji o ewentualnym skierowaniu maszynisty na dodatkowe szkolenie. Na poziom wyszkolenia maszynistów niewątpliwy wpływ mają również kompetencje instruktorów i egzaminatorów w ośrodkach szkolenia i egzaminowania maszynistów oraz kandydatów na maszynistów, które również należy poddawać okresowej weryfikacji.

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 aspekcie przeciwdziałania negatywnym skutkom wpływu czynnika ludzkiego przy tego typu zdarzeniach zasadnym jest utrzymanie funkcjonowania sygnału „Radiostop" umożliwiającego wdrożenie niezależnego od innych sygnałów nagłego hamowania pociągów w przypadku stwierdzenia zagrożenia. Obecne rozwiązania technologiczne uniemożliwiają zastosowanie funkcjonalności systemu „Radiostop" w przypadku systemu sterowania ruchem opartym na technologii GSM-R.

– **poważne wypadki na przejazdach kolejowo-drogowych**

W najtrudniejszym obszarze do zarządzania (ze względu na udział osób trzecich w stosunku do systemu kolejowego) utrzymała się podobna liczba poważnych wypadków. Ze względu na okoliczności tych zdarzeń, postępowania po ich zaistnieniu były prowadzone bezpośrednio przez PKBWK. Większość przyczyn wypadków leży poza systemem kolejowym, jednak część związana była także z uchybieniami po stronie systemu kolejowego. Dlatego Prezes UTK podejmuje działania dwutorowo: doraźnie w ramach nadzoru nad SMS zarządców infrastruktury, zaangażowanych w konkretne zdarzenia oraz systemowo poprzez odpowiednie zarządzanie zaleceniami PKBWK. Od 2016 r. zalecenia te są kierowane zgodnie z wymaganiami europejskimi bezpośrednio do Prezesa UTK, jako krajowej władzy bezpieczeństwa. Są tu poddawane analizie wpływu na systemy zarządzania bezpieczeństwem, a uwagi kierowane do podmiotów. Sprawowany jest również nadzór nad sposobem realizacji tych zaleceń – tak aby podejmowane działania były możliwie efektywne w oddziaływaniu na inne tego typu przypadki.

W wyniku analizy miernika wypadkowości na przejazdach poszczególnych kategorii, za kategorię docelową należy przyjąć kategorię B, w której wykorzystuje się samoczynną sygnalizację przejazdową oraz rogatki lub półrogatki. Dodać należy, że podnoszenie kategorii przejazdów w poziomie szyn, połączone ze zmniejszaniem ich liczby, jest charakterystyczne dla rozwiniętych systemów kolejowych i z pewnością jest pożądanym stanem, do którego polski system kolejowy powinien dążyć.

Kluczowe w tym aspekcie jest przemyślane projektowanie kolejowych inwestycji oraz współpraca z zarządcami dróg publicznych przy projektowaniu modernizacji dróg i modernizowania ich w kierunku skrzyżowań bezkolizyjnych. Rozwiązaniu problemu nie sprzyja obowiązująca obecnie systemowa zasada, że za utrzymanie przejazdu kolejowo-drogowego odpowiada jedynie zarządca infrastruktury kolejowej. Zasada ta nie uwzględnia faktu, że problem wypadkowości na przejazdach jest problemem wspólnym systemu kolejowego i systemu transportu drogowego, a przede wszystkim jest to problem społeczeństwa, które ostatecznie koszty tych zdarzeń ponosi. Zasada ta powinna mieć zastosowanie zarówno w przypadku utrzymywania właściwego stanu technicznego przejazdu kolejowo-drogowego, jak również w przypadku likwidacji lub modernizacji takiego przejazdu i podwyższania jego kategorii.

W trakcie przekraczania przejazdów kolejowo-drogowych przez kierowców dochodzi do łamania przepisów kodeksu drogowego poprzez wjazd na obszar przejazdu już po uruchomieniu sygnalizacji świetlnej nakazującej zatrzymanie. Takie zachowanie sprowadza poważne zagrożenie na samego kierowcę, pasażerów jego pojazdu, ale również na pasażerów pojazdu kolejowego, którzy poza prawdopodobieństwem odniesienia obrażeń, narażeni są na niedogodności związane z często kilkugodzinnym usuwaniem skutków wypadku, podczas którego linia kolejowa jest nieczynna. Jednym ze sposobów radzenia sobie z tym problemem jest montaż systemu wykrywającego wjazd pojazdu na przejazd podczas działania sygnalizacji świetlnej. System taki może działać w pełni automatycznie - przez całą dobę, a dane z zarejestrowanych wykroczeń (wraz z danymi odczytami z tablicy rejestracyjnej) są przekazywane odpowiednim służbom. Nieuchronność kary, a przez to zniechęcanie kierowców do łamania przepisów, powinna przynieść pozytywne efekty w postaci zmniejszenia liczby wypadków.

Zwiększenie bezpieczeństwa w tym obszarze związane jest także z szeroko pojętą edukacją, zmierzającą do wzmocnienia tzw. kultury bezpieczeństwa wśród społeczeństwa. Pomimo podejmowania licznych ogólnopolskich akcji promujących bezpieczne zachowanie się w kontakcie z systemem kolejowym, w tym w szczególności z przejazdami kolejowo-drogowymi, nadal obszar ten cechuje się niskim zrozumieniem i świadomością zagrożeń. Szczególnie zasadna w tym przypadku jest modyfikacja podstawy programowej, tak aby kwestie właściwych postaw w kontakcie z transportem kolejowym były przekazywane członkom społeczeństwa już od najmłodszych lat.

Większy nacisk na sposób przekraczania przejazdów kolejowych powinien również zostać położony w ośrodkach szkolenia i egzaminowania kierowców. Wiedza w tym zakresie zdobyta podczas szkolenia i zweryfikowana w trakcie egzaminu, łącznie z praktyczną weryfikacją właściwego zachowania w terenie, przyczyni się do zmniejszenia zagrożeń.

W razie unieruchomienia pojazdu w obszarze przejazdu kolejowo-drogowego decydującym czynnikiem jest czas przekazania informacji o tym zdarzeniu właściwym służbom. W tym celu zasadnym jest podjęcie działań polegających na stosowaniu dodatkowych oznaczeń na przejazdach kolejowo-drogowych zawierających podstawowe informacje nt. sposobu postępowania w sytuacji zagrożenia. Informacje takie powinny zawierać dane nt. numeru telefonu alarmowego, numeru przejazdu i ewentualnie miejsca (drogi), przy jakiej dany przejazd się znajduje. Informacja taka powinna znajdować się w miejscu łatwo dostępnym. W Polsce, po ustanowieniu właściwych procedur, numerem alarmowym powinien stać się przyjęty już w systemie powiadamiania numer 112. Takie rozwiązanie niewątpliwie przyczyni się do wzrostu bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych.

– **spadek liczby ofiar śmiertelnych**

Analizując skutki zdarzeń kolejowych, należy pozytywnie odnieść się do zmniejszenia się liczby osób zabitych na skutek tych zdarzeń. Obniżyła się ona w roku 2016 o 25,9% i osiągnęła wartość 169. W dalszym ciągu jest to bardzo wysoka liczba, jednak należy mieć na uwadze, że przyczyny prawie 75% zdarzeń leżą poza systemem kolejowym i dotyczą udziału osób trzecich. Dotarcie do grupy osób, kierujących pojazdami drogowymi, którzy nie stosują się do obowiązujących przepisów prawa oraz osób wchodzących na teren kolejowy bez uprawnienia jest utrudnione i pracochłonne. Niemniej należy odnotować, że działania podejmowane przez Prezesa UTK, kampanie informacyjne, udział w akcji „Bezpieczny przejazd – szlaban na ryzyko", czy liczne wydarzenia, mające na celu promowanie bezpieczeństwa, przynoszą pożądane efekty.

– **zmniejszenie liczby zdarzeń kategorii B34**

Również w kwestii tak zwanych dzikich przejść, czyli trudnej do zarządzania kategorii B34[1] w roku 2016 odnotowano 26% spadek. Dodatkowo w roku 2016 o 31,9% wzrosła liczba zdarzeń zaklasyfikowanych jako samobójstwa, w związku z czym można stwierdzić, że poprawia się tempo przekwalifikowywania zdarzeń przez organy ścigania, czyli wykluczanie sprawstwa osób trzecich w powstaniu tych zdarzeń. Dodatkowo, poza aspektem czysto statystycznym, wydaje się że zaczynają przynosić efekty kampanie organizowane zarówno przez Prezesa UTK jak i PKP PLK takie jak „STOP dzikim przejściom" lub „Torowisko to nie boisko".

– **spadek kradzieży infrastruktury – skuteczność działań związanych z Memorandum**

W roku 2016 odnotowano również spadek (24,1%) liczby kradzieży i aktów wandalizmu na terenie kolejowym. Przyczyniły się do tego zarówno działania operacyjne Straży Ochrony Kolei, jak również zaangażowanie zarządców infrastruktury w ramach Memorandum w sprawie przeciwdziałania kradzieżom infrastruktury. Prezes UTK jest jednym z sygnatariuszy Memorandum i aktywnie angażuje się w realizacje jego założeń.

– **wzrost liczby kontroli i zmniejszenie liczby nieprawidłowości**

Rok 2016 był również rekordowy, jeżeli chodzi o wydajność i skuteczność działań nadzorczych podejmowanych przez Prezesa UTK. Przeprowadzono o 58,0% więcej działań nadzorczych, jak również zanotowano 23,5% spadek liczby nieprawidłowości. Świadczy to o skuteczności systemowego podejścia do nadzoru nad rynkiem kolejowym, jak również zmieniającej się

[1] *B34 - Najechanie pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory poza przejazdami kolejowo-drogowymi lub przejściami na stacjach i szlakach*

świadomości podmiotów. W efekcie realnie podnosi się poziom kultury bezpieczeństwa. 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. Dlatego też istotnym aspektem wdrażania kultury bezpieczeństwa jest działalność instytucji publicznych, jednostek naukowych, mediów branżowych jak i innych podmiotów związanych z szeroko rozumianym sektorem kolejowym, które, realizując swoje zadania, będą wspierać rozwój kultury bezpieczeństwa.

4. Uwarunkowania w zakresie bezpieczeństwa systemu kolejowego

4.1. Odpowiedzialność za bezpieczeństwo systemu kolejowego

Zgodnie z obowiązującym prawem krajowym i europejskim, pełną odpowiedzialność za bezpieczne funkcjonowanie systemu kolejowego ponoszą podmioty w nim działające. Odpowiedzialność ta dotyczy zarządców infrastruktury i przewoźników kolejowych, a także ich podwykonawców i dostawców. Wynika to z faktu, że ryzyko w systemie generowane jest przez poszczególne podmioty i tylko przez te podmioty może być skutecznie identyfikowane i kontrolowane, m.in w oparciu o jednolite i obowiązkowe narzędzia takie jak wspólna metoda bezpieczeństwa dotycząca oceny ryzyka (Rozporządzenie Komisji (UE) nr 402/2013 podlegające stosowaniu od maja 2015 r.) oraz wspólna metoda bezpieczeństwa dotycząca monitorowania (rozporządzenie Komisji (UE) nr 1078/2012).

W systemie kolejowym odchodzi się od podejścia, w ramach którego większość zagadnień istotnych z punktu widzenia bezpieczeństwa regulowana była na poziomie przepisów krajowych na rzecz rozwiązań, w których kluczową rolę odgrywa aktywne i odpowiedzialne zarządzanie bezpieczeństwem przez poszczególne podmioty, z wykorzystaniem właściwych systemów zarządzania. Rolą władz publicznych jest natomiast zapewnienie odpowiednich ram prawnych dla funkcjonowania przedsiębiorstw w sektorze transportu kolejowego, w tym rozwiązań ukierunkowanych na samodzielne zarządzanie bezpieczeństwem prowadzonej działalności przez podmioty. Władze publiczne są zobowiązane również do prowadzenia oceny zdolności poszczególnych przedsiębiorstw do spełniania wymagań prawnych i bezpiecznego funkcjonowania w sektorze transportu kolejowego przed ich wejściem na rynek, a także stałego nadzorowania ich kompetencji do bezpiecznego zarządzania prowadzoną działalnością.

Zmianie podlega także rola instytucji państwowych realizujących działania nadzorcze: następuje przeniesienie ciężaru ze szczegółowych kontroli zgodności z wymaganiami prawnymi czy technicznymi, w kierunku oceny zdolności podmiotów do samodzielnego, kompleksowego i odpowiedzialnego zarządzania bezpieczeństwem prowadzonej działalności.

4.1.1. Rola Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego w systemie bezpieczeństwa kolejowego

Zadania Prezesa UTK w obszarze bezpieczeństwa systemu kolejowego realizowane są przede wszystkim w oparciu o przepisy:

- Ustawy o transporcie kolejowym;
- Ustawy o systemie oceny zgodności;
- Ustawy o przewozie towarów niebezpiecznych.

Prezes UTK, pełniąc rolę krajowej władzy bezpieczeństwa, realizuje również szereg zadań wynikających bezpośrednio z przepisów prawa europejskiego. Zadania te opierają się na wspólnych dla wszystkich państw członkowskich zasadach, a ich celem jest zapewnienie jednolitych warunków dla bezpiecznego funkcjonowania sektora kolejowego w skali całej Unii Europejskiej.

4.2. Zmiany otoczenia prawnego

Tabela 1 przedstawia przepisy krajowe, wprowadzające przepisy dyrektywy.

Tabela 1. Zestawienie zmian w dyrektywie w sprawie bezpieczeństwa kolei z odniesieniem do przepisów krajowych

Zmiana w dyrektywie	Odniesienie prawne
Dyrektywa 2008/57/WE Data wejścia w życie: 1. 30.12.2016 r. 2. 01.03.2016 r. (uchylone z dniem 21.04.2017 r.) 3. 29.01.2016 r. 4. 08.07.2016 r. 5. 20.04.2016 r.	1. Ustawa z dnia 16 listopada 2016 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2016 r. poz. 1923); 2. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 25 lutego 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei (Dz. U. 2016 poz. 254); 3. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z 4 stycznia 2016 r. w sprawie krajowego rejestru infrastruktury kolejowej (Dz. U. z 2016 r., poz. 63); 4. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z 23 czerwca 2016 r. w sprawie krajowego rejestru pojazdów kolejowych (Dz. U. z 2016 r., poz. 988); 5. Ustawa z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku (Dz. U. z 2016 r. poz. 542)
Dyrektywa 2008/110/WE Data wejścia w życie: 28.01.2012 r.	Brak aktów prawnych wydanych w 2016 r., albo które weszły w życie w 2016 r. Dyrektywa 2008/110/WE została transponowana ustawą z dnia 16 września 2011 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2011 r. Nr 230, poz. 1372), która weszła w życie z dniem 28 stycznia 2012 r.
Dyrektywa 2009/149/WE Data wejścia w życie: 30.07.2015 r.	Brak aktów prawnych wydanych w 2016 r., albo które weszły w życie w 2016 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.

W 2016 r. największe prace legislacyjne związane z transponowaniem przepisów prawa Unii Europejskiej do polskiego porządku prawnego w zakresie sfery bezpieczeństwa dotyczyły zmian związanych z wdrożeniem nowelizacji Dyrektywy 2008/57/WE.

Istotne zmiany prawne wprowadzone w prawie krajowym w zakresie wydawania świadectw bezpieczeństwa, zatwierdzania przepisów wewnętrznych, zdarzeń kolejowych, bezpieczeństwa wyrobów kolejowych opisane zostały odpowiednio w poszczególnych rozdziałach niniejszego sprawozdania.

5. Działalność Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego w 2016 r.

Zadania realizowane przez Prezesa UTK w 2016 r. w zakresie bezpieczeństwa można sklasyfikować do następujących grup tematycznych:

- wydawanie certyfikatów bezpieczeństwa oraz autoryzacji bezpieczeństwa oraz nadzór nad systemami zarządzania bezpieczeństwem w transporcie kolejowym;
- certyfikacja podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie wagonów towarowych;
- wydawanie świadectw bezpieczeństwa;
- licencjonowanie maszynistów oraz nadzór nad kwalifikacjami personelu kolejowego;
- zatwierdzanie dokumentacji systemu utrzymania pojazdów kolejowych (DSU);
- bezpieczeństwo wyrobów kolejowych;
- monitorowanie poziomu bezpieczeństwa oraz analiza zdarzeń kolejowych;
- działania nadzorcze.

W tym rozdziale opisane zostały najważniejsze informacje, związane z realizacją poszczególnych procesów w 2016 r. Procesy zostały opisane w układzie wynikającym z podziału na grupy tematyczne zadań Prezesa UTK.

5.1. Działania nadzorcze

Zgodnie z art. 3 oraz art. 7 Rozporządzenia Komisji (UE) 1077/2012, dotyczącym m.in. obowiązku opracowania strategii i Planu Nadzoru, przedstawienia ogólnych celów tej strategii oraz kryteriów decyzyjnych, Prezes UTK corocznie opracowuje dokument przedstawiający opis strategii nadzoru oraz plan nadzoru na kolejny rok. Na Plan Nadzoru składają się analizy nadzorowanych obszarów oraz rozkład czynności nadzorczych w poszczególnych zakresach tematycznych. Opis zrealizowanych działań stanowi dane wejściowe do zaplanowania czynności nadzorczych na rok następny. Całokształt tych działań – wypełniając definicję procesu – przekształca dane wejściowe, czyli wyniki działań nadzorczych, na dane wyjściowe, to jest plan działań nadzorczych. Proces ten przeprowadzany jest w sposób cykliczny, w cyklach rocznych, a uzyskana w ten sposób wiedza pozwala na identyfikację newralgicznych obszarów w systemie kolejowym i adekwatne zaplanowanie działań na kolejny rok.

Ponadto Prezes UTK prowadzi stały monitoring poziomu bezpieczeństwa ruchu kolejowego i w razie powzięcia informacji o możliwości wystąpienia zagrożenia podejmuje dodatkowe działania nadzorcze, nieprzewidziane w Planie Nadzoru. Sygnały będące motorem do podjęcia czynności doraźnych pochodzą z różnych źródeł, w tym m.in. zgłoszeń wpływających do Urzędu oraz bieżącej analizy danych dotyczących rynku kolejowego. Podkreślenia wymaga fakt, że wszystkie prowadzone przez Prezesa UTK działania nadzorcze mają na celu zapewnienie prawidłowego funkcjonowania rynku kolejowego, jednak czynności doraźne wymagają natychmiastowej interwencji ze względu na wysoki poziom prawdopodobieństwa wystąpienia zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

Realizacja pozaplanowych działań nadzorczych nie zaburza realizacji Planu Nadzoru. Dzieje się tak dlatego, że działania doraźne są nieodłącznym elementem sprawowania nadzoru nad bezpieczeństwem ruchu kolejowego przez Prezesa UTK. Stałe monitorowanie rynku i reakcja na negatywne trendy powoduje konieczność podejmowania działań ad hoc. Dynamika transportu kolejowego oraz zjawiska w nim zachodzące powodują, że część działań nie jest ujęta w Planie Nadzoru. Nie oznacza to, że niniejsze działania nie podlegają prognozowaniu. Na bazie długoletnich doświadczeń i wniosków wyciąganych w oparciu o analizy działań, wykonywanych w trybie doraźnym w latach ubiegłych, szacowany jest rozkład działań planowych z jednoczesnym uwzględnieniem konieczności realizacji działań doraźnych. Powoduje to zachowanie odpowiedniej rezerwy zasobów

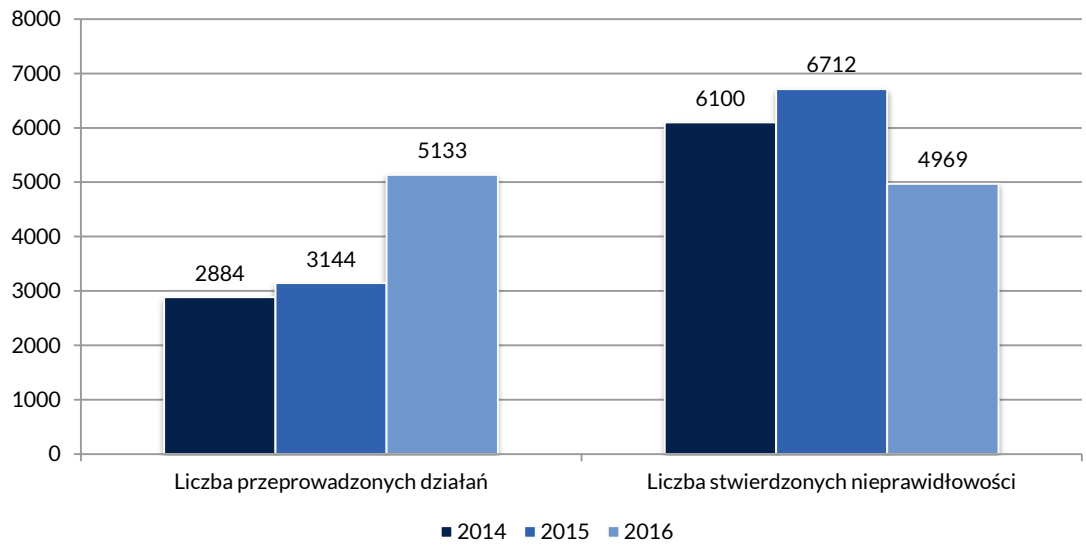
do przeprowadzenia działań nieujętych w Planie Nadzoru i daje możliwość niezwłocznej reakcji Prezesa UTK na aktualną sytuację na rynku kolejowym.

W 2016 r. Prezes UTK przeprowadził łącznie **5133 działania nadzorcze**. Dla porównania w 2015 r. były to 3144 działania, a w 2014 r. – 2884. Poddając analizie powyższe dane, należy zwrócić uwagę na stałe zwiększanie liczby realizowanych czynności. Porównując wynik z roku 2016 oraz 2015 warto wskazać na ok. 63% wzrost liczby prowadzonych przez Prezesa UTK działań nadzorczych. Natomiast zestawiając rezultat z analizowanego okresu oraz z 2014 r., wartość ta jest wyższa aż o 77%. Podejmowane przez Prezesa UTK działania nadzorcze mają na celu wzrost poziomu bezpieczeństwa kolejowego oraz jakości usług świadczonych przez podmioty z branży kolejowej. Prowadzenie tak intensywnych czynności w ramach systemu kolejowego umożliwia stałe monitorowanie stanu bezpieczeństwa tego sektora, a także bieżące analizowanie i weryfikowanie wszystkich sygnałów wskazujących na możliwość wystąpienia sytuacji potencjalnie niebezpiecznych.

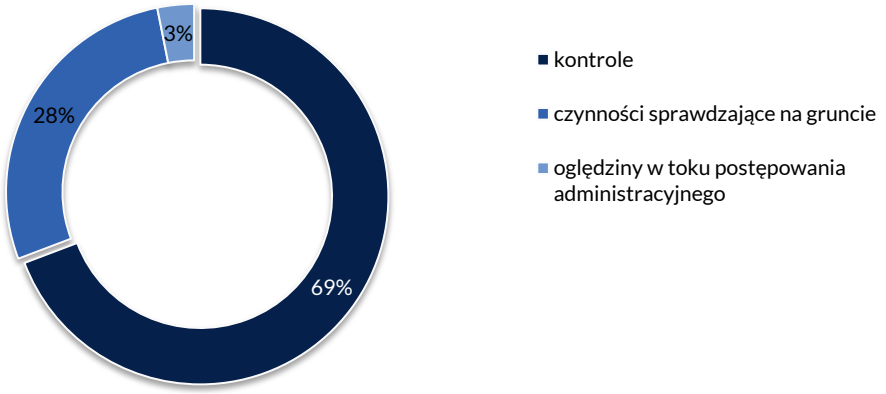
W ramach wskazanych wyżej działań, w 2016 r. przeprowadzono 2064 czynności w terenie, w tym 1429 (ok. 70%) w formie kontroli, 570 (ok. 27%) czynności sprawdzających na gruncie oraz 65 (ok. 3%) oględzin w toku postępowania administracyjnego. Zauważalny jest w tym kontekście znaczący udział kontroli w liczbie wszystkich działań nadzorczych realizowanych w terenie przez Prezesa UTK. Postępowania kontrolne stanowią zasadniczą formę sprawowania przez Prezesa UTK nadzoru nad rynkiem kolejowym, a ich istotą jest przede wszystkim ustalenie stanu faktycznego w granicach wytyczonych zakresem kontroli. W toku postępowania kontrolnego, upoważnieni pracownicy Urzędu Transportu Kolejowego weryfikują zgodność procesu prowadzenia działalności gospodarczej kontrolowanego w zakresie kolejnictwa z obowiązującymi przepisami.

W trakcie realizowanych w 2016 r. czynności stwierdzono łącznie 4969 nieprawidłowości, w tym 349 w wyniku czynności sprawdzających w formie pisemnej, co stanowi 7,02% wszystkich stwierdzonych naruszeń, w wyniku czynności sprawdzających na gruncie wskazano 462 nieprawidłowości, czyli 9,3%, w toku kontroli odnotowanych zostało 4154 naruszeń, co z kolei stanowi 83,6%, a w skutek oględzin w toku postępowania administracyjnego stwierdzono 4 nieprawidłowości, co stanowi 0,08%. Również w tym przypadku wyraźnie widoczny jest trend pierwszoplanowego udziału kontroli jako działania, w wyniku którego stwierdzana jest zdecydowana większość nieprawidłowości w funkcjonowaniu podmiotów rynku kolejowego.

Rysunek 3. Ogólne dane statystyczne w zakresie nadzoru za lata 2014–2016



Rysunek 4. Procentowy udział działań nadzorczych realizowanych w terenie w 2016 r.



Szczególnie widoczny jest zasadniczy wzrost liczby prowadzonych działań nadzorczych, przy jednoczesnym zmniejszeniu liczby stwierdzanych w toku tych czynności nieprawidłowości. Obniżenie ogólnego wskaźnika nieprawidłowości to efekt wielu czynników, m.in. wzrostu świadomości podmiotów rynku kolejowego w zakresie bezpieczeństwa, którego przejawem jest również zwiększanie środków finansowych przeznaczanych na te cele. Niezaprzeczalny jest także wpływ sprawowania intensywnego nadzoru w obszarze bezpieczeństwa ruchu kolejowego oraz przestrzegania praw pasażerów, co uzasadnia kontynuację prowadzenia wzmożonych działań nadzorczych.

Poddając analizie przeprowadzone w 2016 r. czynności w terenie (tj. kontrole, czynności sprawdzające na gruncie oraz oględziny w toku postępowania administracyjnego), należy zaznaczyć, że 50,4% działań zakończyło się stwierdzeniem naruszeń, a wskaźnik nieprawidłowości wyniósł 2,24.

Poniżej przedstawione zostały dane statystyczne z podziałem na zakres realizowanych czynności. Prezentacja danych z 2016 oraz 2015 r. umożliwia przeprowadzenie analizy i wskazanie trendów w poszczególnych grupach, w których prowadzone są czynności kontrolne.

Tabela 2. Wybrane obszary, w których podczas działań nadzorczych stwierdzono nieprawidłowości w latach 2015 – 2016

Szczegółowy zakres działania	Liczba działań 2016	Liczba działań, w których stwierdzono nieprawidło-wości 2016	Liczba działań, w których nie zostały stwierdzone nieprawidło-wości 2016	Łączna liczba stwierdzonych nieprawidło-wości 2016	Wskaźnik nieprawidło-wości 2016	Liczba działań 2015	Wskaźnik nieprawidło-wości 2015	Różnica 2016/ 2015
Stan techniczny i proces utrzymania sieci trakcyjnej	14	3	11	3	0,21	27	2,15	-1,94
Stan techniczny i proces utrzymania infrastruktury torowej i przyległych gruntów	352	164	188	800	2,27	409	4,12	-1,85
Bezpieczeństwo eksploatacji bocznic kolejowych	73	38	35	295	4,04	80	5,81	-1,77
Stan techniczny, proces utrzymania i klasyfikacja skrzyżowań linii kolejowych z drogami publicznymi	181	121	60	643	3,55	195	4,99	-1,44
Wdrożenie/ funkcjonowanie systemu zarządzania bezpieczeństwem	131	112	19	996	7,60	84	8,94	-1,34
Proces przewozu koleją towarów niebezpiecznych	84	49	35	91	1,08	142	2,1	-1,02
Wdrożenie/ funkcjonowanie systemu zarządzania utrzymaniem	64	50	14	359	5,61	20	6,6	-0,99
Postępowania prowadzone przez komisje kolejowe	1808/1285*	118/118*	1690/1167*	202/202*	0,11/0,16*	10	0,6	-0,49/-0,44*
Zasadność stosowania sygnałów zastępczych	25	12	13	22	0,88	44	1,36	-0,48
Kwalifikacje pracowników związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego	87	23	64	51	0,59	48	1,06	-0,47
Prowadzenie ruchu kolejowego	117	37	80	147	1,26	80	1,72	-0,46
Nadzór nad rynkiem wyrobów stosowanych w kolejnictwie	91	18	73	39	0,43	47	0,85	-0,42
Przygotowanie i realizacja procesu przewozowego	359	187	172	399	1,11	462	1,45	-0,34
Funkcjonowanie podmiotów uprawnionych do przeprowadzania badań lekarskich i psychologicznych	7	2	5	2	0,29	5	0,6	-0,31
Przestrzeganie praw pasażerów i jakości usług w transporcie kolejowym	502	146	356	479	0,95	331	1,21	-0,26
Stan techniczny, proces utrzymania i oznakowania pojazdów	130	67	63	156	1,20	188	1,45	-0,25

Szczegółowy zakres działania	Liczba działań 2016	Liczba działań, w których stwierdzono nieprawidło-wości 2016	Liczba działań, w których nie zostały stwierdzone nieprawidło-wości 2016	Łączna liczba stwierdzonych nieprawidło-wości 2016	Wskaźnik nieprawidło-wości 2016	Liczba działań 2015	Wskaźnik nieprawidło-wości 2015	Różnica 2016/ 2015
Praca komisji egzaminacyjnych	296	19	277	50	0,17	175	0,39	-0,22
Spełnianie zasadniczych wymagań przez koleje linowe	18	1	17	1	0,06	4	0,25	-0,19
Stan techniczny i proces utrzymania urządzeń sterowania ruchem kolejowym	41	18	23	101	2,46	62	2,61	-0,15
Nadzór nad ciśnieniowymi urządzeniami transportowymi	20	1	19	1	0,05	1	0	0,05
Stopień przygotowania zarządców infrastruktury i przewoźników kolejowych do pracy w warunkach zimowych	7	2	5	21	3,00	7	2,86	0,14
Ośrodki szkolenia i egzaminowania osób ubiegających się o licencję i świadectwo maszynisty	19	7	12	14	0,74	24	0,54	0,20

* dane bez uwzględnienia czynności, które mają na celu wyłącznie pozyskanie informacji niezbędnych w procesie nadzoru. Czynności te nie kończą się stwierdzeniem nieprawidłowości, lecz stanowią podstawę do podjęcia dalszych działań nadzorczych.

W zdecydowanej większości obszarów wskaźnik nieprawidłowości malał w stosunku do 2015 r. Taki wynik osiągnięty został w przypadku 19 z 22 analizowanych zakresów. Wskazuje to na wzrastający poziom bezpieczeństwa w ramach systemu kolejowego, co związane jest m.in. z wdrażaniem intensywnych działań nadzorczych przez Prezesa UTK. Najbardziej znaczące zmniejszenie wskaźnika nieprawidłowości (średnia liczba nieprawidłowości stwierdzonych w trakcie jednej kontroli) odnotowano w przypadku działań nadzorczych w obszarze:

- stanu technicznego i procesu utrzymania sieci trakcyjnej (-1,94);
- stanu technicznego i procesu utrzymania infrastruktury torowej i przyległych gruntów (-1,85);
- bezpieczeństwa eksploatacji bocznic kolejowych (-1,77);
- stanu technicznego, procesu utrzymania i klasyfikacji skrzyżowań linii kolejowych z drogami publicznymi (-1,44);
- wdrożenia/funkcjonowania systemu zarządzania bezpieczeństwem (-1,34);
- procesu przewozu koleją towarów niebezpiecznych (-1,02).

Z drugiej strony, wzrost wskaźnika nieprawidłowości odnotowany został w przypadku 3 zakresów, w których Prezes UTK prowadzi czynności nadzorcze:

- ośrodki szkolenia i egzaminowania osób ubiegających się o licencję i świadectwo maszynisty (+0,20);
- stopień przygotowania zarządców infrastruktury i przewoźników kolejowych do pracy w warunkach zimowych (+0,14);
- nadzór nad ciśnieniowymi urządzeniami transportowymi (+0,05).

Zgodnie z § 14 ust. 1 Rozporządzenia w sprawie trybu wykonywania kontroli przez Prezesa UTK wyniki przeprowadzonej kontroli kontrolujący przedstawia w protokole kontroli. Protokół taki zawiera m.in. opis stanu faktycznego ustalonego w toku kontroli, w tym opis stwierdzonych

nieprawidłowości. Ponadto dokumentem podsumowującym wyniki czynności kontrole jest wystąpienie pokontrolne. Zgodnie z §16 ust. 2 ww. rozporządzenia wystąpienie pokontrolne 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 obszarach 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.

Wydawanie zaleceń oraz proces weryfikacji ich wykonania umożliwia monitorowanie usunięcia stwierdzonych naruszeń oraz podjęcia przez podmiot działań naprawczych i profilaktycznych we właściwych obszarach.

W przypadku stwierdzenia niezgodności prowadzonej przez podmiot działalności z przepisami prawa, poza sformułowaniem wniosków i zaleceń ujętych w wystąpieniach pokontrolnych, wdrażane są też stosowne postępowania administracyjne. Postępowanie kontrolne jest postępowaniem odrębnym od postępowania administracyjnego, a postanowienia podejmowane w postępowaniu kontrolnym, w odróżnieniu od postanowień wydawanych w postępowaniu administracyjnym, nie nadają uprawnień lub nakładają obowiązków wobec podmiotu. W związku z tak ukształtowaną zależnością postępowań kontrolnego i administracyjnego, Prezes UTK został umocowany do wydawania decyzji administracyjnych zmierzających do poprawy bezpieczeństwa prowadzenia ruchu kolejowego.

Należy zwrócić szczególną uwagę na znaczący wzrost liczby przeprowadzonych przez Prezesa UTK działań nadzorczych, przy jednoczesnym zmniejszeniu liczby nieprawidłowości stwierdzanych w toku ich realizacji. W większości szczegółowych zakresów działania, odnotowano spadek wskaźnika nieprawidłowości w odniesieniu do 2015 r. Szczególnie wyraźne zaobserwować można to w przypadku obszarów należących do priorytetów nadzorczych Prezesa UTK takich jak: nadzór nad stanem technicznym i eksploatacją infrastruktury kolejowej, nadzór nad stanem technicznym i procesem utrzymania infrastruktury torowej i przyległych gruntów, nadzór nad stanem technicznym i eksploatacją pojazdów kolejowych oraz realizacją procesu przewozowego, nadzór nad podmiotami funkcjonującymi w oparciu o System Zarządzania Bezpieczeństwem czy System Zarządzania Utrzymaniem.

Wyniki analiz wskazują na wzrost dbałości podmiotów działających w ramach rynku kolejowego w zakresie bezpieczeństwa, tj. prowadzenia działań na rzecz ograniczania występujących naruszeń, w celu poprawnego funkcjonowania przedsiębiorstw, a co za tym idzie całego systemu kolejowego. Jest to również wynik prowadzonych przez Prezesa UTK stałych działań nadzorczych oraz skupienie uwagi na zagadnieniach związanych z profilaktyką, w tym m.in. kulturą bezpieczeństwa w transporcie kolejowym.

Z drugiej strony największy wzrost wskaźnika nieprawidłowości w latach 2016/2015 został odnotowany w przypadku nadzoru nad ośrodkami szkolenia i egzaminowania. Taki stan rzeczy stanowi uzasadnienie dla realizowanego przez Prezesa UTK wzmożonego nadzoru w tym zakresie

oraz wprowadzenia dodatkowych działań, które umożliwią poprawę bezpieczeństwa na tej płaszczyźnie.

Prezes UTK w ramach prowadzonych działań nadzorczych wydaje decyzje administracyjne w dwóch obszarach, tj. decyzje dotyczące stwierdzonych naruszeń oraz decyzje dotyczące postępowań prowadzonych przez komisje kolejowe.

W wyniku stwierdzonych naruszeń, w 2016 r. wydane zostały decyzje administracyjne, w tym m.in. dotyczące:

- wyłączenia z eksploatacji lub ograniczenia eksploatacji pojazdu kolejowego – 495 decyzji;
- stwierdzenia naruszeń w zakresie bezpieczeństwa ruchu kolejowego wraz z nakazem ich usunięcia - 145 decyzji;
- wstrzymania lub wprowadzenia ograniczeń ruchu kolejowego – 39 decyzji;
- cofnięcia lub zawieszenia certyfikatu – 5 decyzji;
- nałożenia kary pieniężnej – 66 decyzji.

W 2016 r. zostały również wydane decyzje w zakresie przedłużenia terminu zakończenia postępowania prowadzonego przez komisję kolejową (81 decyzji) oraz inne, w tym dotyczące zmiany ostatecznej decyzji (12 decyzji).

W analizowanym okresie wydano łącznie 843 decyzji administracyjnych.

W przypadku postepowań administracyjnych, dotyczących nałożenia kar pieniężnych, 52 postępowania zakończyły się nałożeniem takiej kary – łączna suma nałożonych kar wyniosła 160 020,20 zł.

Opis działań nadzorczych nad poszczególnymi zagadnieniami, opisanymi w kolejnych rozdziałach sprawozdania, znajduje się na końcu tych rozdziałów.

5.2. Wydawanie certyfikatów bezpieczeństwa i autoryzacji bezpieczeństwa oraz nadzór nad systemami zarządzania bezpieczeństwem w transporcie kolejowym

System zarządzania bezpieczeństwem (SMS) jest pojęciem zdefiniowanym przez przepisy Ustawy o transporcie kolejowym, w rozumieniu których oznacza organizację i działanie przyjęte przez zarządcę i przewoźnika kolejowego dla zapewnienia bezpieczeństwa. System, którego podstawowe elementy zostały określone w rozporządzeniu w sprawie systemu zarządzania bezpieczeństwem[2], stanowi spójną i logicznie uporządkowaną całość, w której wszystkie procedury i procesy są ze sobą wzajemnie powiązane i na siebie oddziałują. System musi spełniać kryteria określone w załączniku II do Rozporządzenia Komisji (UE) nr 1169/2010 lub Rozporządzenia Komisji (UE) nr 1158/2010, odpowiednio dla systemu wdrożonego u zarządcy infrastruktury i przewoźnika kolejowego. Opracowanie i wdrożenie SMS umożliwia w szczególności wskazywanie zagrożeń i stałe zarządzanie ryzykiem związanym z działalnością podmiotu w celu zapobiegania wypadkom oraz stanowi warunek wydania autoryzacji lub certyfikatu bezpieczeństwa. Można go określić jako sumę procesów wspierającą opracowywanie, planowanie, wykonywanie oraz kontrolę działań w ramach normalnej działalności przedsiębiorstwa. Przyjęcie uporządkowanego podejścia umożliwia wskazywanie zagrożeń i stałe zarządzanie ryzykiem związanym z działalnością podmiotu, w celu zapobiegania wypadkom. Opracowanie i wdrożenie SMS jest warunkiem wydania autoryzacji lub certyfikatu bezpieczeństwa.

[2] *Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 19 marca 2007 r. w sprawie systemu zarządzania bezpieczeństwem w transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2016 r., poz. 328)*

Rok 2015 był rokiem przedłużania ważności dużej liczby autoryzacji i certyfikatów bezpieczeństwa, wydanych w Polsce w roku 2010. W związku z tym w 2016 r. liczba wniosków, a co za tym idzie wydanych autoryzacji i certyfikatów, zmalała. Łącznie wydano 63 certyfikaty i autoryzacje bezpieczeństwa, w tym 27 certyfikatów część A, 32 certyfikaty część B oraz 4 autoryzacje bezpieczeństwa.

W 2016 r. wpłynęło 45 nowych wniosków o wydanie certyfikatów bezpieczeństwa: 22 wnioski o wydanie części A oraz 23 wnioski o wydanie części B, z czego w 2016 r. rozpatrzono po 15 wniosków o wydanie certyfikatu części A oraz części B. Rozpatrzone zostały także w tym obszarze wszystkie wnioski z lat ubiegłych (14 wniosków o wydanie certyfikatu część A oraz 18 wniosków o wydanie certyfikatu część B). Tabela 3 przedstawia zestawienie liczby wydanych certyfikatów w latach 2009 – 2016.

Tabela 3. Zestawienie liczby wydanych certyfikatów bezpieczeństwa część A i B w latach 2009–2016

Lp.	Rodzaj dokumentu	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	**Suma**
1.	Certyfikat bezpieczeństwa część A	4	50	14	11	19	17	55	27	**197**
2.	Certyfikat bezpieczeństwa część B	2	41	23	7	25	19	53	32	**202**
	Suma	**6**	**91**	**37**	**18**	**44**	**36**	**108**	**59**	**399**

Wśród wydanych w 2016 r. 59 certyfikatów, 25 wydano nowym przewoźnikom kolejowym (12 część A i 13 część B), 15 certyfikatów wydano po rozpatrzeniu wniosków o zmianę (8 części A i 7 części B), zaś 19 zostało wydanych w wyniku przedłużenia terminu ważności poprzednich certyfikatów (7 część A i 12 część B).

Do Prezesa UTK w 2016 r. wpłynęły 2 wnioski o dokonanie zmiany w autoryzacjach bezpieczeństwa. Rozpoznano również 2 wnioski z 2015 r. dotyczące przedłużenia terminu ważności autoryzacji. Liczbę wydanych autoryzacji bezpieczeństwa, w tym stanowiących zmianę już wcześniej wydanych dokumentów, przedstawia Tabela 4.

Tabela 4. Zestawienie liczby wydanych autoryzacji bezpieczeństwa część A i B w latach 2009–2016

Lp.	Rodzaj dokumentu	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	**Suma**
1.	Autoryzacja bezpieczeństwa w cz. A	-	5	4	3	1	2	-	-	**15**
2.	Autoryzacja bezpieczeństwa w cz. B	-	5	4	3	-	3	-	-	**15**
3.	Autoryzacja bezpieczeństwa w wersji ujednoliconej	-	-	-	-	-	2	11	4	**17**
	Suma	**-**	**10**	**8**	**6**	**1**	**7**	**11**	**4**	**47**

W ramach działań zmierzających do zwiększenia przejrzystości informacji przekazywanych podmiotom rynku kolejowego od 2013 r. zapewniany jest dostęp w witrynie internetowej UTK do certyfikatów bezpieczeństwa w części A i B oraz autoryzacji bezpieczeństwa, umożliwiając tym samym pozyskanie przez wszystkie zainteresowane strony informacji dotyczących ich treści i zakresu.

5.2.1. Nadzór nad podmiotami funkcjonującymi w oparciu o System Zarządzania Bezpieczeństwem

Właściwe wdrożenie wszystkich istotnych elementów SMS daje organowi nadzoru niezbędną pewność, że podmiot kontroluje i będzie kontrolować wszystkie rodzaje ryzyka związanego z jego działalnością w każdych warunkach.

System ten musi być utworzony i aby mógł realizować swój podstawowy cel, jakim jest zapewnienie bezpieczeństwa, musi być wdrożony i stosowany. Dlatego też zaniedbanie podjęcia tych działań przekłada się na obniżenie poziomu bezpieczeństwa.

Prawidłowo funkcjonujący system zarządzania bezpieczeństwem (SMS) jest podstawowym warunkiem uzyskania przez zarządcę infrastruktury/przewoźnika kolejowego odpowiednio autoryzacji/certyfikatu bezpieczeństwa. SMS obejmuje swoimi procedurami wszystkie procesy mające wpływ na bezpieczeństwo, tak więc kontrola całego systemu lub jego wybranych procedur pozwala na kompleksowy nadzór nad przestrzeganiem przez podmiot wymogów związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego, w tym również wymogów, które nie są sprawdzane w czasie dedykowanych kontroli tematycznych. Przykładem może być kontrola ryzyka związanego z dostawami materiałów i usług lub też kontrola procesu ciągłego doskonalenia, będącego swoistym „motorem" całego systemu. Należy również podkreślić, że wspólne metody oceny bezpieczeństwa, w odniesieniu do zgodności z wymogami dotyczącymi uzyskania kolejowych certyfikatów bezpieczeństwa i autoryzacji bezpieczeństwa, określone w rozporządzeniach Komisji (UE) nr 1158/2010 i 1169/2010, ustalają jednakowe w całej Unii Europejskiej kryteria oceny zgodności z wymogami dotyczącymi uzyskania takich dokumentów. Kontrole prowadzone w oparciu o jednolite kryteria pozwalają na uzyskanie porównywalnych wyników, a zestawienie stwierdzonych naruszeń pozwala na ocenę poziomu bezpieczeństwa całego sektora. Celem kontroli nie jest wyłącznie wykrycie naruszeń, ale przede wszystkim wyegzekwowanie od podmiotu osiągnięcia oczekiwanego poziomu bezpieczeństwa.

W 2016 r. Prezes UTK przeprowadził 131 kontroli w zakresie nadzoru nad podmiotami funkcjonującymi w oparciu o system zarządzania bezpieczeństwem. W trakcie tych działań stwierdzono łącznie 996 nieprawidłowości. Naruszenia zostały wykazane w ok. 85% realizowanych w omawianym obszarze czynności, co oznacza, że podczas 112 kontroli odnotowano wystąpienie przynajmniej jednej nieprawidłowości. Wskaźnik nieprawidłowości za 2016 r. wyniósł 7,6. Porównując wartość wskaźnika z rokiem 2015 można zauważyć spadek o 1,34, 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.

Rysunek 5. Wyniki działań nadzorczych przeprowadzonych w zakresie nadzoru nad podmiotami funkcjonującymi w oparciu o System Zarządzania Bezpieczeństwem w 2016 r.

Poniżej przedstawiono 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 oceny i analizy ryzyka operacyjnego;
- brak monitowania środków kontroli ryzyka;
- niewłaściwe zarządzanie ryzykiem wspólnym;

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

- brak kontroli skuteczności działań w zakresie utrzymania pojazdów kolejowych;
- brak nadzoru nad dokumentacją, na podstawie której wykonuje się czynności utrzymaniowe posiadanego taboru;
- utrzymanie pojazdów niezgodnie z wymaganiami zawartymi w dokumentacji systemu utrzymania;

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

- niewłaściwy nadzór nad procesem oceny dostawców;
- niezawieranie w zleceniach zapisów dot. obowiązków w zakresie bezpieczeństwa dostawców;
- nieujęcie na liście kwalifikowanych dostawców wszystkich podmiotów;

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

- nieprzeprowadzenie oceny ryzyka dla zagrożeń wynikających spoza systemu kolejowego;

kryterium E - Dokumentacja systemu zarządzania bezpieczeństwem:

- nierejestrowanie zmian wprowadzonych do SMS;

kryterium F - Podział obowiązków:

- brak w schemacie organizacyjnym spółki stanowiska pełnomocnika SMS;
- nieuwzględnienie w dokumentacji stanowisk niezwiązanych bezpośrednio z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego;

kryterium G - Zapewnienie kontroli przez kierownictwo na różnych poziomach:

- niestosowanie procedury rozliczania z osiąganych wyników osób odpowiedzialnych (brak nadzoru nad wykonaniem zaleceń pokontrolnych i wyników kontroli wewnętrznych;

kryterium H - Zaangażowanie pracowników i ich przedstawicieli na wszystkich poziomach:

- nieprzeprowadzenie konsultacji z pracownikami w zakresie wprowadzenia zmian do SMS;

kryterium I - Zapewnienie ciągłego doskonalenia:

- brak oceny skuteczności działań oraz monitorowania;

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

- brak monitorowania celów określonych w programach poprawy bezpieczeństwa;

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

- nieprawidłowe prowadzenie dokumentacji związanej z utrzymaniem infrastruktury;

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:

- wprowadzenie zmiany bez zapewnienie zgodności z trybem określonym w procedurze;

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

- brak właściwego nadzoru nad kompetencjami pracowników (szkoleniami, egzaminami);
- brak właściwego nadzoru nad dokumentacją odnoszącą się do kompetencji pracowników;

kryterium O - Mechanizmy zapewniania wystarczającego dostępu do informacji w obrębie organizacji oraz, w stosownych przypadkach, wymiany informacji między organizacjami korzystającymi z tej samej infrastruktury:

- brak na wyposażeniu obowiązujących instrukcji wewnętrznych;

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:

- nieanalizowanie sytuacji potencjalnie niebezpiecznych;
- brak wniosków w protokołach ustaleń końcowych;
- nierealizowanie środków zaradczych określonych w protokołach ustaleń końcowych;

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

- brak ćwiczeń i symulacji postępowania w wypadku wystąpienia zagrożenia;

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

- niezapoznanie kierownictwa z wynikami audytu wewnętrznego;
- nieupoważnienie osób przeszkolonych do wykonywania audytów bezpieczeństwa;

kryterium T - Bezpieczne projektowanie infrastruktury kolejowej:

- brak systemowych rozwiązań udostępniania projektantom wytycznych w zakresie projektowania;

kryterium U – Bezpieczeństwo eksploatacyjne infrastruktury:

- niewykonywanie badań i oględzin infrastruktury kolejowej;
- brak usuwania usterek określonych podczas badań diagnostycznych;
- niewykonywanie obchodów z wymaganą częstotliwością;
- eksploatowanie infrastruktury będącej w niewłaściwym stanie technicznym;
- 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;

kryterium V - Świadczenie usług utrzymania oraz dostarczanie materiałów:

- brak właściwego nadzoru nad prowadzonymi pracami utrzymaniowymi;
- 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:

- brak monitorowania środków kontroli ryzyka;
- nieuwzględnienie zagrożeń wynikających z prowadzonej działalności;
- nieprawidłowe przeprowadzenie procesu oceny ryzyka, np. bez uwzględnienia wykonanej pracy eksploatacyjnej;
- brak współpracy z innymi podmiotami w zakresie ryzyka wspólnego;

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

- nieprzestrzeganie cykli przeglądowo – naprawczych;
- niewykonywanie wymaganych pomiarów;
- niedokumentowanie przeprowadzonych czynności przeglądowo – naprawczych;

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

- nieocenianie dostawców usług związanych z bezpieczeństwem;
- ocenianie dostawców usług związanych z bezpieczeństwem niezgodnie z przyjętymi kryteriami;
- nieprawidłowe prowadzenie dokumentacji dotyczącej współpracy z dostawcami usług związanych z bezpieczeństwem;

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

- niemonitorowanie zagrożeń generowanych przez strony spoza systemu kolejowego;
- niestosowanie środków kontroli ryzyka wynikającego z działań innych stron poza systemem kolejowym;

kryterium E - Dokumentacja systemu zarządzania bezpieczeństwem:

- brak aktualizacji dokumentacji SMS;
- niezgodność dokumentacji SMS ze stanem faktycznym i prawnym;

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 skutecznego monitorowania wykonywania zadań w obszarze prowadzonej działalności;
- brak określenia wpływu innych działań na system zarządzania bezpieczeństwem;
- niestosowanie procedur rozliczania osób wykonujących działania w zakresie systemu zarządzania bezpieczeństwem;

kryterium H - Zaangażowanie pracowników i ich przedstawicieli na wszystkich poziomach:

- nieprowadzenie konsultacji w zakresie definiowania, proponowania, przeglądu oraz rozwoju aspektów bezpieczeństwa procedur operacyjnych z przedstawicielami pracowników lub reprezentacją pracowników;

kryterium I - Zapewnienie ciągłego doskonalenia:

- niepodejmowanie działań korygujących lub zapobiegawczych w stosunku do stwierdzonych niezgodności w systemie;
- nieprzeprowadzanie oceny skuteczności działań korygujących lub zapobiegawczych;
- przeprowadzanie przeglądu zarządzania bez uwzględnienia wszystkich wymaganych danych wejściowych;

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

- nierealizowanie przyjętych w polityce priorytetów;
- niezapoznanie z polityką wszystkich pracowników;

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

- brak realizacji założonych celów;
- niegromadzenie wszystkich odnośnych danych dotyczących bezpieczeństwa w celu określenia tendencji pod względem stanu bezpieczeństwa oraz oceny zgodności z celami;
- brak procedury dotyczącej oceny zgodności celów bezpieczeństwa ze standardami;

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

- brak aktualizacji regulacji wewnętrznych do aktualnych wymagań prawnych;
- niedostosowanie przepisów wewnętrznych do rzeczywistych uwarunkowań organizacyjnych;
- nieprawidłowe oznakowanie pojazdów kolejowych;

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:

- brak oceny wprowadzonych zmian;

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

- brak właściwego nadzoru nad kompetencjami pracowników (szkoleniami, autoryzacjami, badaniami);
- brak właściwego nadzoru nad dokumentacją odnoszącą się do kompetencji pracowników;

kryterium O - Mechanizmy zapewniania wystarczającego dostępu do informacji w obrębie organizacji oraz, w stosownych przypadkach, wymiany informacji między organizacjami korzystającymi z tej samej infrastruktury:

- brak zapoznania pracowników z dokumentacją SMS;
- brak zapoznania pracowników ze zmianami w dokumentacji SMS;

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

- brak kompletności, spójności oraz należytego dokumentowania istotnych informacji w zakresie bezpieczeństwa (nieprawidłowe prowadzenie rejestru pojazdów kolejowych, brak prawidłowego wypełnienia książek pokładowych pojazdów);

- stosowanie formularzy nieujętych w dokumentacji SMS;
- nieprawidłowe dokumentowanie wykonanych zadań (brak dat, podpisów, niepodawanie niektórych danych);

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 rejestracji, badania i analizowania zdarzeń potencjalnie wypadkowych i innych niebezpiecznych zdarzeń;
- brak realizacji zaleceń (środków zaradczych);

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

- brak procedur określających sytuacje kryzysowe;
- niepodejmowanie działań na rzecz testowania procedur kryzysowych;

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

- brak zapoznania kierownictwa z wynikami audytów;
- niezapewnienie niezależności systemu audytu (niezależności i bezstronności audytorów);
- nieobjęcie audytami wszystkich procesów i procedur systemu zarządzania bezpieczeństwem.

W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości dotyczących wdrożenia systemu SMS, Prezes UTK może podjąć dwa rodzaje czynności:

- stwierdzić naruszenia przepisów w zakresie bezpieczeństwa transportu kolejowego wraz z określeniem terminu ich usunięcia (art. 14 ust. 1 Ustawy o transporcie kolejowym) oraz
- cofnąć autoryzację bezpieczeństwa lub certyfikat bezpieczeństwa dla zarządcy infrastruktury kolejowej (art. 18a ust. 6 pkt 2 Ustawy o transporcie kolejowym) lub przewoźnika kolejowego (§ 18 ust. 8 pkt 2 Ustawy o transporcie kolejowym).

Cofnięcie autoryzacji bezpieczeństwa lub certyfikatu bezpieczeństwa oznacza wyeliminowanie podmiotu z rynku, a więc takie decyzje mają ogromne znaczenie dla rynku 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.

Odnosząc się do cofnięcia certyfikatu bezpieczeństwa w całości, a więc w części A i części B, wskazać należy, że przepisy Ustawy o transporcie kolejowym nakładają na Prezesa UTK obowiązek wydania decyzji w tym zakresie, co wynika z posłużenia się przez ustawodawcę sformułowaniem „Prezes UTK cofa". Stąd decyzja wydana w oparciu o ten przepis nie ma charakteru uznaniowego, w odróżnieniu przykładowo od sytuacji określonej w art. 18a ust. 6 pkt 2 Ustawy o transporcie kolejowym, która dotyczy autoryzacji bezpieczeństwa, zgodnie z którym „Prezes UTK może cofnąć autoryzację bezpieczeństwa (...)". W przypadku certyfikatów bezpieczeństwa treść przywołanego przepisu nie przewiduje dla Prezesa UTK żadnej swobody decyzyjnej i obliguje organ do prowadzenia postępowania administracyjnego w kierunku rozstrzygnięcia o istnieniu przesłanek do cofnięcia certyfikatu bezpieczeństwa przewoźnikowi kolejowemu.

W jednym z przypadków Prezes UTK stwierdził nieprawidłowości we wdrożeniu systemu zarządzania bezpieczeństwem w postaci uchybienia spełnienia kryteriów oceny zgodności

z wymogami dotyczącymi uzyskania certyfikatu bezpieczeństwa[3], tj. związane ze stosowaniem procedur:

- oceny ryzyka operacyjnego,
- zarządzania kompetencjami personelu,
- audytów wewnętrznych,
- weryfikacji kompetencji dostawców,
- spójności i aktualności zapisów dokumentacji systemu zarządzania bezpieczeństwem.

Podmiot nie podjął ani na etapie postępowania kontrolnego, ani postępowania administracyjnego wystarczających kroków zmierzających do usunięcia stwierdzonych uchybień.

W 2016 r. Prezes UTK utrzymał także w mocy zaskarżoną decyzję, cofającą w całości certyfikat bezpieczeństwa. W obu przypadkach, w obszernym uzasadnieniu, Prezes UTK przypomniał o obowiązkach ciążących na licencjonowanych i certyfikowanych przewoźnikach kolejowych.

W obu sprawach Prezes UTK stwierdził, że przewoźnicy nie zaimplementowali systemów zarządzania bezpieczeństwem i nie stosowali go w praktyce.

Ustawa o transporcie kolejowym nakłada na przewoźnika obowiązek spełniania warunków organizacyjnych, które zapewnią bezpieczne prowadzenie ruchu kolejowego, bezpieczną eksploatację pojazdów kolejowych, a także ochronę przeciwpożarową i ochronę środowiska. Warunki te są uszczegółowiane przez same spółki w zaakceptowanym przez organ systemie zarządzania bezpieczeństwem przewoźnika kolejowego w transporcie kolejowym. O treści poszczególnych procedur systemu zarządzania bezpieczeństwem decyduje sam przewoźnik, który kształtuje je w ten sposób, by były odpowiednie dla jego działalności.

5.3. Certyfikacja podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie wagonów towarowych

Od 2013 r. Prezes UTK realizuje zadanie związane z obowiązkową certyfikacją podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie w zakresie obejmującym wagony towarowe, jak również dobrowolną certyfikacją w odniesieniu do funkcji utrzymania (w tym w szczególności warsztatów utrzymaniowych). Szczegółowe uregulowania w zakresie prowadzenia procesu certyfikacji określa Rozporządzenie Komisji (UE) nr 445/2011.

System zarządzania utrzymaniem (MMS) obejmuje zestaw procedur i instrukcji, ukierunkowanych na minimalizację ryzyka związanego z utrzymaniem pojazdu kolejowego oraz w efekcie zapewnienie, aby utrzymywane pojazdy były w stanie poruszać się po sieci kolejowej w bezpieczny sposób. System powinien zapewnić, aby pojazdy były utrzymywane zgodnie z dokumentacją dotyczącą utrzymania dla danego pojazdu oraz wytycznymi i postanowieniami, wynikającymi z obowiązujących przepisów, w tym Technicznych Specyfikacji Interoperacyjności. Do opracowania i wdrożenia systemu zarządzania utrzymaniem zobowiązane są tzw. podmioty odpowiedzialne za utrzymanie.

Zadaniem podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie jest zapewnienie, aby pojazdy poruszały się po sieci kolejowej w bezpieczny sposób. Narzędziem, które ma umożliwić osiągnięcie tego celu, jest właśnie wspomniany system zarządzania utrzymaniem, a więc zestaw procedur i instrukcji, które muszą być wdrożone w ramach podmiotu w celu zapewnienia minimalizacji ryzyka związanego z prowadzoną działalnością utrzymaniową.

Rozporządzenie Komisji (UE) nr 445/2011 określa szereg wymagań, które musi spełniać system zarządzania utrzymaniem oraz wskazuje kryteria wykorzystywane w procesie

[3] *art. 10 ust. 2 lit. a Dyrektywy w sprawie bezpieczeństwa kolei*

certyfikacyjnym w celu jego oceny. Cechą charakterystyczną systemu zarządzania utrzymaniem jest jego podział na cztery funkcje składowe:

- funkcję zarządzania, która umożliwia nadzór nad trzema tzw. funkcjami utrzymania, określonymi w kolejnych podpunktach, i ich koordynowanie, a także pozwala zapewnić bezpieczny stan wagonu towarowego w systemie kolejowym;
- funkcję rozwoju utrzymania, której zadaniem jest kształtowanie dokumentacji utrzymaniowej pojazdu w oparciu o dokumentację projektową pojazdu oraz doświadczenia z jego eksploatacji;
- funkcję zarządzania utrzymaniem taboru, zwaną również czasami zarządzaniem flotą, której zadaniem jest zarządzanie wycofywaniem wagonu z eksploatacji, a następnie jego ponownym do niej włączeniem;
- funkcję przeprowadzania utrzymania, która umożliwia przeprowadzenie wymaganego utrzymania wagonu lub jego części.

Utworzenie i wdrożenie systemu zarządzania utrzymaniem jest warunkiem uzyskania certyfikatu podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie lub certyfikatu funkcji utrzymania. Kwestia ta jest poddawana weryfikacji na etapie procesu certyfikacyjnego, prowadzonego przez Prezesa UTK, a następnie w trakcie nadzoru nad posiadaczem certyfikatu.

W 2016 r. do Prezesa UTK wpłynęły 34 wnioski o wydanie certyfikatów podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie lub certyfikatów w zakresie funkcji systemu utrzymania. Wzrost liczby złożonych wniosków wynikał z tego, że rok 2016 był pierwszym rokiem recertyfikacji (pierwsze certyfikaty wydano w 2013 r. na okres trzyletni). Część podmiotów, posiadających certyfikat podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie, którego ważność upływała w 2016 r., zrezygnowała z dalszego prowadzenia działalności w zakresie objętym certyfikacją.

Tabela 5. Zestawienie liczby wydanych certyfikatów podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie oraz certyfikatów w zakresie funkcji systemu utrzymania w latach 2013–2016

Lp.	Rodzaj dokumentu	2013	2014	2015	2016	**Suma**
1.	Certyfikat podmiotu	33	18	18	27	**97**
2.	Certyfikat w zakresie funkcji utrzymania	2	0	1	1	**3**
	Suma	**35**	**18**	**19**	**28**	**100**

Wśród wydanych w 2016 r. 28 certyfikatów, 2 zostały wydane dla nowych podmiotów, 1 certyfikat wydano po rozpatrzeniu wniosku o zmianę, zaś 25 zostało wydanych w wyniku przedłużenia terminu ważności poprzednich certyfikatów.

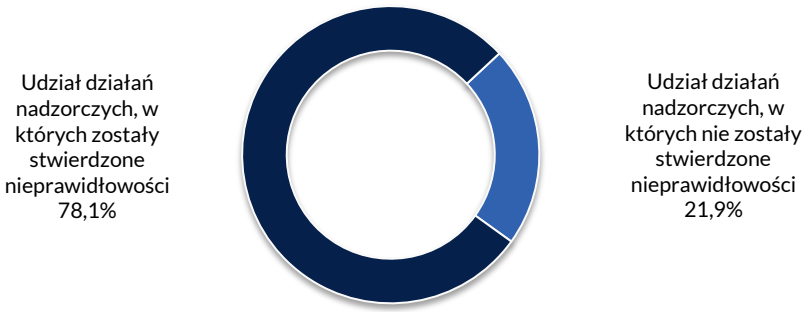
5.3.1. Nadzór nad podmiotami funkcjonującymi w oparciu o System Zarządzania Utrzymaniem

Zasady kontroli tych podmiotów funkcjonujących w oparciu o System Zarządzania Utrzymaniem również określone zostały w Rozporządzeniu Komisji (UE) nr 445/2011. Załącznik III do tego dokumentu wskazuje wymogi i kryteria oceny w odniesieniu do organizacji składających wniosek o certyfikat podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie. Niezależnie od zasad określonych w rozporządzeniu, uznanie kontroli systemów MMS za jeden z priorytetów nadzoru Prezesa UTK wynika ze znaczenia funkcji pełnionych przez certyfikowane ECM w systemie kolejowym. Wagony towarowe są najliczniejszą grupą pojazdów kolejowych, a ich prawidłowe utrzymanie jest warunkiem zachowania bezpieczeństwa transportu kolejowego. System MMS obejmuje wszystkie procesy

związane z utrzymaniem pojazdów kolejowych (wagonów towarowych), z tego względu jego kontrola pozwala na ujawnienie nieprawidłowości leżących po stronie ECM, warsztatu naprawczego czy nawet przewoźnika.

W 2016 r. przeprowadzono 64 działania nadzorcze w zakresie nadzoru nad podmiotami funkcjonującymi w oparciu o system zarządzania utrzymaniem, a w toku 50 działań stwierdzono 359 nieprawidłowości, co oznacza, że naruszenia zostały wskazane w przypadku ok. 78% realizowanych czynności. Wskaźnik nieprawidłowości w tym obszarze to 5,61. W przypadku kontroli w zakresie MMS różnica we wskaźnikach między 2015 i 2016 r. to -0,99, z czego wynika, że na tej płaszczyźnie stwierdzanych jest coraz mniej nieprawidłowości w trakcie czynności kontrolnych realizowanych przez Prezesa UTK.

Rysunek 6. Wyniki działań nadzorczych przeprowadzonych w zakresie nadzoru nad podmiotami funkcjonującymi w oparciu o System Zarządzania Utrzymaniem w 2016 r.



Do głównych nieprawidłowości pojawiających się w tym obszarze należą:

kryterium I.1 - Przywództwo – zaangażowanie w rozwój i wdrażanie systemu utrzymania organizacji oraz w ciągłe udoskonalanie jego efektywności

- brak oceny realizacji celów bezpieczeństwa w zakresie utrzymania;
- nieprzekazanie do wiadomości pracownikom związanym z utrzymaniem wagonów towarowych ustanowionych celów bezpieczeństwa;
- brak określenia wpływu innych działań zarządczych na system MMS.

kryterium I.2 - Ocena ryzyka – kompleksowe podejście ukierunkowane na ocenę ryzyka związanego z utrzymaniem wagonów towarowych, w tym ryzyka wynikającego bezpośrednio z procesów operacyjnych oraz działań innych organizacji lub osób, a także na określenie odpowiednich środków kontroli ryzyka:

- nieprzeprowadzenie procesu identyfikacji zagrożeń lub nieuwzględnienie w „Rejestrze zagrożeń" wszystkich zagrożeń;
- nieprawidłowo oszacowane prawdopodobieństwa wystąpienia zagrożeń;
- nieprzeprowadzenie oceny ryzyka wobec zidentyfikowanych zagrożeń;
- brak analizy ryzyka wynikającego z uszkodzeń i usterek powstałych w trakcie eksploatacji wagonów towarowych.

kryterium I.3 - Monitorowanie – kompleksowe podejście ukierunkowane na zapewnienie wdrożenia środków kontroli ryzyka, prawidłowo działających i umożliwiających osiągnięcie celów organizacji:

- brak monitorowania wskaźników wynikających z dokumentacji MMS;
- niewdrożenie Rozporządzenia Komisji (UE) nr 1078/2012.

kryterium I.4 - Ciągłe udoskonalanie – kompleksowe podejście ukierunkowane na analizowanie informacji gromadzonych poprzez regularne monitorowanie i prowadzenie audytów

lub informacji pochodzących z innych odpowiednich źródeł, a także na wykorzystywanie wyników do uczenia się i przyjmowania środków zapobiegawczych lub naprawczych w celu utrzymywania lub podnoszenia poziomu bezpieczeństwa :

- brak wykorzystania wszystkich źródeł stanowiących podstawę procesu;
- niedokonanie oceny potencjalnego wpływu zmiany na bezpieczeństwo.

kryterium I.5 - Struktura i odpowiedzialność – kompleksowe podejście ukierunkowane na określenie zakresu odpowiedzialności jednostek i zespołów, co ma na celu niezawodną realizację celów organizacji w zakresie bezpieczeństwa:

- nieuwzględnienie wszystkich stanowisk związanych z utrzymaniem w dokumentacji systemu;
- niewłaściwy nadzór kierownictwa nad realizacją procedur systemu MMS.

kryterium I.7 - Informacja – kompleksowe podejście ukierunkowane na dopilnowanie, aby istotne informacje były dostępne dla osób wydających opinie i decyzje na wszystkich szczeblach organizacji.

- niewłaściwy nadzór nad aktualizowaniem dokumentacji MMS;
- prowadzenie rejestru pojazdów kolejowych niezgodnie z wymaganiami;
- niezgodne z wymaganiami oznakowanie wagonów towarowych.

kryterium I.8 - Dokumentacja – kompleksowe podejście ukierunkowane na zapewnienie identyfikowalności wszystkich istotnych informacji

- brak monitorowania i aktualizowania dokumentacji systemu zarządzania utrzymaniem;
- brak aktualizacji instrukcji wewnętrznych obowiązujących w ECM.

kryterium I.9 - Działania w zakresie zlecania – kompleksowe podejście ukierunkowane na zapewnienie odpowiedniego zarządzania działaniami zleconymi podwykonawcom, tak by osiągnąć cele organizacji

- nieujęcie na liście dostawców wszystkich dostawców usług;
- nieweryfikowanie wszystkich dostawców i wykonawców.

kryterium II.4 - W przypadku rozpoczynania eksploatacji wagonów towarowych organizacja musi posiadać procedury mające na celu:

a) uzyskanie wstępnej dokumentacji oraz zgromadzenie wystarczających informacji na temat planowanej eksploatacji;
b) przeprowadzenie analizy wstępnej dokumentacji oraz przekazanie pierwszej dokumentacji utrzymania, biorąc także pod uwagę obowiązki zawarte we wszystkich powiązanych gwarancjach;
c) zapewnienie prawidłowego wdrożenia pierwszej dokumentacji utrzymania

- brak zapewnienia prawidłowego wdrożenia pierwszej dokumentacji systemu utrzymania wagonu towarowego.

kryterium II.5 - Aby zapewnić aktualność dokumentacji utrzymania przez cały cykl eksploatacyjny wagonu towarowego, organizacja musi posiadać procedury mające na celu:

a) gromadzenie przynajmniej istotnych informacji dotyczących:

- rodzaju i zakresu faktycznie przeprowadzonych operacji, w tym między innymi zdarzeń eksploatacyjnych, które mogą ewentualnie wywierać wpływ na integralność bezpieczeństwa wagonu towarowego;
- typu i zakresu planowanej eksploatacji;

– faktycznie przeprowadzonego utrzymania;

b) określenie potrzeby dokonywania aktualizacji, przy uwzględnieniu wartości dopuszczalnych w odniesieniu do interoperacyjności;

c) składanie wniosków dotyczących zmian i ich realizacji oraz ich zatwierdzanie, z zamiarem podjęcia decyzji opartej na wyraźnie określonych kryteriach, przy uwzględnieniu ustaleń z oceny ryzyka;

d) zapewnienie prawidłowego wdrożenia zmian

– niezgodne z wymaganiami zarządzanie dokumentacjami systemu utrzymania.

kryterium III.3 - Organizacja musi posiadać procedurę umożliwiającą odesłanie wagonów towarowych do utrzymania w odpowiednim czasie.

– brak bieżącego monitorowania terminowego wyłączenia z ruchu i podstawienia pojazdów kolejowych celem wykonania prac utrzymaniowo – naprawczych;
– niewdrożenie procedury dotyczącej zarządzania utrzymaniem taboru;
– nieodnotowywanie wszystkich przebiegów wagonów towarowych.

kryterium III.5 - Organizacja musi posiadać procedurę umożliwiającą określenie niezbędnych środków kontroli stosowanych do przeprowadzonego utrzymania oraz do dopuszczenia wagonów towarowych do użytkowania.

– brak zapewnienia zgodności procesu utrzymania z wymaganiami określonymi w dokumentacji systemu utrzymania.

kryterium III.6 - Organizacja musi posiadać procedurę umożliwiającą wydanie zawiadomienia o przywróceniu do eksploatacji, przy uwzględnieniu dokumentacji dopuszczenia do użytkowania:

– nieujęcie w procedurze formularza „przywrócenie do eksploatacji;
– brak systemowego podejścia do wydawania zawiadomień o przywróceniu wagonów do eksploatacji;
– brak wydawania zawiadomienia o przywróceniu do eksploatacji.

kryterium III.10 - W przypadku stosowania procesu w zakresie dokumentacji w ramach funkcji zarządzania utrzymaniem taboru należy zarejestrować co najmniej następujące elementy:

a) zlecenia dotyczące utrzymania;

b) przywrócenie do eksploatacji, w tym ograniczenia użytkowania istotne z punktu widzenia przedsiębiorstw kolejowych i zarządców infrastruktury:

– brak rejestracji dokumentów przywrócenia do eksploatacji;
– niewystawianie zleceń utrzymania wagonów.

kryterium IV.2 - Organizacja musi posiadać procedury w celu dopilnowania, aby:

I. elementy (w tym części zamienne) oraz materiały były wykorzystywane w sposób określony w zleceniach dotyczących utrzymania oraz w dokumentacji dostawcy: PL L 122/36 Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej 11.5.2011

II. elementy i materiały były przechowywane, traktowane i przewożone w sposób zapobiegający zużyciu i uszkodzeniu, i określony w zleceniach dotyczących utrzymania oraz w dokumentacji dostawcy;

III. wszystkie elementy i materiały, także te dostarczone przez klienta, były zgodne z odpowiednimi przepisami krajowymi i międzynarodowymi, jak również z wymogami odpowiednich zleceń dotyczących utrzymania

– przechowywanie elementów i materiałów w miejscach nieoznaczonych oraz przechowywanie części nowych razem z częściami staro użytecznymi.

kryterium IV.5 - Organizacja musi posiadać procedury w celu dopilnowania, aby wszystkie instalacje, wyposażenie i narzędzia były właściwie wykorzystywane, kalibrowane, konserwowane i utrzymywane zgodnie z udokumentowanymi procedurami:

- brak nadzoru nad procesem wzorcowania / legalizacji przyrządów pomiarowych;
- nieprawidłowy nadzór nad ewidencją i oznakowaniem przyrządów pomiarowych,

kryterium IV.6 - Organizacja musi posiadać procedury w celu sprawdzenia, czy wykonane czynności utrzymaniowe są zgodne ze zleceniami oraz w celu wydania zawiadomienia o dopuszczeniu do użytkowania, z zaznaczeniem ewentualnych ograniczeń dotyczących użytkowania:

- prowadzenie dokumentacji diagnostyczno-pomiarowej wagonów towarowych niezgodnie z wymaganiami dokumentacji systemu utrzymania;
- wystawianie dopuszczenia do użytkowania przed wykonaniem wszystkich czynności wymaganych dla danego przeglądu.

W 2016 r. Prezes UTK wydał jedną decyzję administracyjną umarzającą postępowanie w sprawie naruszenia przepisów w zakresie funkcjonowania systemu MMS.

5.4. Wydawanie świadectw bezpieczeństwa

Świadectwo bezpieczeństwa jest dokumentem potwierdzającym zdolność do bezpiecznego wykonywania działalności przez podmioty zwolnione z obowiązku uzyskiwania certyfikatów i autoryzacji bezpieczeństwa.

Do 30 grudnia 2016 r. obowiązywały przypisy, zgodnie z którymi zwolnienie to dotyczyło zarządców oraz przewoźników kolejowych wykonujących przewozy wyłącznie po liniach:

- których linie kolejowe są funkcjonalnie oddzielone od reszty systemu kolei i są:
  - przeznaczone do prowadzenia pasażerskich przewozów aglomeracyjnych i wojewódzkich przewozów pasażerskich w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym lub
  - wpisane do rejestru zabytków lub do inwentarza muzealiów;
- których linie turystyczne są eksploatowane w celach wykonywania przewozów rekreacyjno-wypoczynkowych i okolicznościowych, w tym kolei wąskotorowych;
- których linie wąskotorowe są eksploatowane w celu przewozu rzeczy;
- infrastruktury kolejowej, która jest wyłącznie użytkowana przez właścicieli do prowadzenia własnych przewozów towarowych (zarządców prywatnej infrastruktury kolejowej).

Zgodnie z art. 19 Ustawy o transporcie kolejowym, świadectwa bezpieczeństwa wydaje się dla:

- zarządcy infrastruktury (innego niż użytkownik bocznicy kolejowej),
- przewoźnika kolejowego,
- użytkownika bocznicy kolejowej,
- przedsiębiorcy zarządzającego infrastrukturą i wykonującego przewozy w metrze.

Aby uzyskać świadectwo bezpieczeństwa każdy z powyższych podmiotów zobowiązany jest do przedłożenia dokumentów wskazanych w przepisie art. 19 Ustawy o transporcie kolejowym. Wymagania dotyczące dokumentów niezbędnych dla wydania świadectwa różnią się nieznacznie w zależności od kategorii podmiotu. Ogólnie niezbędne jest przedłożenie:

- wykazu eksploatowanych typów pojazdów kolejowych, typów budowli i typów urządzeń;
- oświadczenia o posiadaniu świadectw sprawności technicznej eksploatowanych pojazdów kolejowych;
- oświadczenia potwierdzającego, że na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniem określonych

rodzajów pojazdów kolejowych zatrudnia się pracowników spełniających warunki określone w ustawie i wydanych na jej podstawie przepisach;
- wykazu przepisów wewnętrznych regulujących określone dla rodzaju prowadzonej działalności tematy;
- regulaminu pracy bocznicy kolejowej uzgodnionego przez zarządcę infrastruktury kolejowej, z którą bocznica kolejowa jest połączona (tylko w przypadku użytkowników bocznic kolejowych).

Wraz z wejściem w życie **30 grudnia 2016 r.** ustawy z dnia 16 listopada 2016 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1923), zmianie uległy zasady wydawania świadectw bezpieczeństwa.

Ustawą zmieniającą ustawę o transporcie kolejowym usunięte zostało zawężenie dotyczące tylko przewozów pasażerskich wskazanych w art. 18 ust. 2 pkt 1. Zgodnie z obecnym brzmieniem art. 17d ust. 2, świadectwo bezpieczeństwa wydawane jest dla zarządcy oraz przewoźnika kolejowego wykonującego przewozy wyłącznie po niżej wymienionych **drogach kolejowych**:

a. kolei wąskotorowych,
b. funkcjonalnie oddzielonych od reszty systemu kolei:
   i. przeznaczonych do prowadzenia przewozów wojewódzkich lub lokalnych, lub
   ii. wpisanych do rejestru zabytków lub do inwentarza muzealiów,
c. eksploatowanych wyłącznie w celach wykonywania przewozów rekreacyjno-wypoczynkowych i okolicznościowych,
d. stanowiących infrastrukturę prywatną,
e. posiadających status bocznicy kolejowej.

Dodatkowo zgodnie z art. 17e ust. 6 Ustawy o transporcie kolejowym przedsiębiorca łączący funkcję zarządcy oraz przedsiębiorcy, na warunkach wskazanych w ustawie może uzyskać jedno wspólne świadectwo bezpieczeństwa zamiast dwóch oddzielnych dokumentów.

Świadectwa bezpieczeństwa, podobnie jak certyfikaty i autoryzacje, są wydawane na okres 5 lat. W tym okresie podmioty podlegają kontroli Prezesa UTK.

Świadectwo bezpieczeństwa, jako dokument potwierdzający zdolność przedsiębiorcy do bezpiecznego wykonywania działalności, jest ściśle związane z jego strukturą i organizacją. Świadectwo bezpieczeństwa wydane dla jednego podmiotu nie może być zmieniane w trakcie okresu jego obowiązywania w zakresie podmiotowym, gdyż wszelkie zapisy i dokumenty, na podstawie których zostało wydane, ściśle dotyczą podmiotu, dla którego je wydano.

Ustawa z 16 listopada 2016 r. zmieniająca ustawę o transporcie kolejowym wprowadziła także następujące powinności dla zarządcy infrastruktury, nie objętego obowiązkiem uzyskania certyfikatu i autoryzacji bezpieczeństwa:

- do 9 grudnia 2017 r. opracowanie statutu zarządzanej sieci kolejowej, który określa linie kolejowe, bocznice kolejowe oraz inne drogi kolejowe przez niego zarządzane, a także wskazuje, które z nich stanowią infrastrukturę nieczynną lub prywatną;
- do 9 grudnia 2017 r. zgłoszenie do UTK obiektów infrastruktury usługowej;
- do 9 grudnia 2017 r. sporządzenie statutu i regulaminu dla obiektów infrastruktury usługowej;
- od 9 grudnia 2017 r. obowiązek udostępniania obiektów infrastruktury usługowej.

W przypadku udostępniania infrastruktury kolejowej innym podmiotom zarządca tej infrastruktury musi opracować cennik, w którym określone zostaną stawki dostępowe.

Jeżeli infrastruktura jest udostępniana i prowadzony jest na niej ruch pociągowy (nie manewrowy) należy taką infrastrukturę objąć autoryzacją bezpieczeństwa.

W związku ze zmianą przepisów, od 1 marca 2016 r. Prezes UTK nie zatwierdza przepisów wewnętrznych użytkownikom bocznic kolejowych, zarządcom infrastruktury, przewoźnikom oraz przedsiębiorcom dokonującym przewozów w metrze. W związku z tym, od 1 marca 2016 r., zgodnie z art. 2 ust. 3 ustawy z dnia 25 września 2015 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym, Prezes UTK pozostawia bez rozpoznania wnioski złożone w celu zatwierdzenia przepisów wewnętrznych. Oznacza to, że wskazane podmioty samodzielnie opracowują dokumenty zawierające regulacje wewnętrzne, ponosząc pełną odpowiedzialność za ich zawartość merytoryczną.

W konsekwencji zmiany przepisów, od 1 marca 2016 r. wprowadzony został obowiązek zgłaszania przez użytkowników bocznic kolejowych poważnych wypadków, wypadków i incydentów Przewodniczącemu PKBWK oraz Prezesowi UTK. Od 19 września 2016 r. wszyscy użytkownicy bocznic kolejowych zobowiązani są posiadać aktualne przepisy wewnętrzne dotyczące postępowania w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów. Przepisy dotyczące tych zdarzeń kolejowych należy zawrzeć co najmniej w regulaminie pracy bocznicy kolejowej, uzgodnionym z zarządcą infrastruktury kolejowej, z którego torami połączona jest bocznica. Możliwe jest jednak również opracowanie instrukcji w tym zakresie.

W latach 2010–2016 Prezes UTK wydał w sumie 1404 świadectwa bezpieczeństwa dla zarządców infrastruktury (innych niż użytkownicy bocznic kolejowych), przewoźników kolejowych, użytkowników bocznic kolejowych zwolnionych z obowiązku uzyskiwania certyfikatów i autoryzacji bezpieczeństwa. Ponadto w 2016 roku wydano o ponad 26 % więcej dokumentów niż w 2015 r.

Tabela 6. Zestawienie liczby wydanych świadectw bezpieczeństwa w latach 2010–2016

Lp.	Rodzaj dokumentu	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	**Suma**
1.	Świadectwo bezpieczeństwa	80	196	234	183	228	223	260	**1404**

5.5. Licencjonowanie maszynistów

W zakresie licencjonowania maszynistów do Prezesa UTK w 2016 r. wpłynęło 4167 wniosków o wydanie licencji maszynisty. Zrealizowano 4426 spraw związanych z licencjonowaniem maszynistów (w tym wydanych zostało 4393 spersonalizowanych blankietów licencji maszynisty oraz 31 decyzji umarzających postępowanie, 1 decyzja odmawiająca wydania licencji maszynisty oraz 1 aktualizacja danych licencji maszynisty). W roku 2015 zrealizowano 1566 spraw związanych z licencjonowaniem maszynistów – oznacza to, że w roku 2016 liczba spraw znacznie wzrosła (o ponad 282%).

W kwestii uzyskania uprawnień przez maszynistów i kandydatów na maszynistów należy wspomnieć o procesie wymiany praw kierowania na licencję i świadectwo maszynisty. Dotyczy to grupy około 16,5 tysiąca maszynistów u wszystkich przewoźników w Polsce . Konieczność wymiany wynika z przepisów prawa Unii Europejskiej i musi zakończyć się do 29 października 2018 r.

W związku ze znaczącym wzrostem liczby wniosków stwierdzono niewydolność dotychczasowego systemu teleinformatycznego w zakresie ich obsługi. W 2016 r. opracowano założenia nowego systemu teleinformatycznego. „System Obsługi Licencji Maszynisty"(„SOLM"), który został wdrożony 1 stycznia 2017 r. Dzięki SOLM umożliwiono wnioskodawcom składanie wniosków za pośrednictwem elektronicznej platformy usług publicznych, co wyeliminowało częściowo dokumentację papierową. Stworzono możliwość wypełniania wniosków przez wnioskodawców (maszynistów, kandydatów na maszynistów) za pomocą interaktywnego formularza, który dokonuje weryfikacji poprawności części wprowadzanych danych. Za pomocą SOLM podmioty działające w imieniu wnioskodawców oraz zarejestrowani użytkownicy (najczęściej przewoźnicy kolejowi, zarządcy infrastruktury oraz ośrodki szkolenia i egzaminowania) mogą śledzić postępy prac

związanych z obsługą wniosków. W systemie znajduje się również informacja o statusie licencji: czy jest ona zawieszona, cofnięta czy nieważna, a także znajdują się w nim dane o ograniczeniach zdrowotnych maszynisty. Narzędzie to pomaga również przewoźnikom kolejowym monitorować status zdobytych uprawnień przez maszynistę i właściwe zarządzać posiadanymi zasobami kadrowymi.

Prezes UTK stale monitoruje informacje przekazywane w orzeczeniach lekarskich. Osoby, które nie spełniają wymagań zdrowotnych lub nie przeszły badań okresowych, nie mogą bowiem prowadzić pojazdu kolejowego. Utrata ważności badań lekarskich jest automatycznie przedstawiana w SOLM w postacie zmiany statusu licencji na „nieważna".

Oprócz zaprojektowania i wdrożenia aplikacji SOLM, Prezes UTK regularnie aktualizuje harmonogramy zapotrzebowania na licencje maszynisty, na podstawie informacji pozyskiwanych od podmiotów rynku kolejowego. Pozyskane w ten sposób informacje pozwalają na właściwe planowanie i optymalizowanie procesu wydawania licencji maszynisty. Zgodnie z informacjami przekazanymi od podmiotów rynku kolejowego w latach 2017-18 do UTK wpłynie rekordowa liczba wniosków o wydanie licencji maszynistów (5461 – II-IV kwartał 2017 r., 2483 – 2018 r.). Głównym zadaniem Urzędu w 2017 r. w obszarze licencjonowania będzie, obok wydawania licencji maszynisty, obsługa już wydanych dokumentów obejmująca przedłużanie ważności, zawieszania, przywracania i cofania licencji maszynisty, aktualizacji danych zawartych w licencji maszynisty oraz wydawania jej wtórników. Kluczowym zadaniem będzie bieżące monitorowanie statusu licencji maszynisty i obsługa orzeczeń lekarskich.

5.5.1. Ośrodki szkolenia

W odniesieniu do ośrodków szkolenia i egzaminowania maszynistów i kandydatów na maszynistów, w 2015 r. dokonano pięciu wpisów do prowadzonego przez Prezesa UTK rejestru ośrodków szkolenia i egzaminowania maszynistów i kandydatów na maszynistów.

W 2016 r. wpisano trzy nowe ośrodki szkolenia i egzaminowania:

- Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczpospolitej Polskiej Zarząd Krajowy;
- Koleje Śląskie sp. z o.o.;
- „CS NATURA TOUR" sp. z o.o.

Ponadto w 2016 r. z rejestru ośrodków szkolenia i egzaminowania maszynistów i kandydatów na maszynistów, wykreślono na wniosek Strony, podmiot „CS Szkolenie i Doradztwo" sp. z o.o., który został zastąpiony przez „CS NATURA TOUR" sp. z o.o. Na dzień 31 grudnia 2016 r. w rejestrze ośrodków szkolenia i egzaminowania były 23 podmioty.

W 2016 r. 16 ośrodków (niespełna 70%) zorganizowało egzaminy na licencję lub świadectwo maszynisty. Jeszcze mniej było ośrodków, które przeprowadziły egzaminy na świadectwo maszynisty - jedynie 9 podmiotów (niespełna 40%) podjęło się realizacji tego zadania.

Zauważyć można zatem tendencję do wpisywania się do rejestru ośrodków szkolenia i egzaminowania, podmiotów, które będą prowadziły jedynie szkolenie maszynistów (pouczenia okresowe i doraźne) oraz sprawdziany wiedzy umiejętności maszynistów. Część z nich nie prowadzi faktycznie żadnej działalności i planuje ją w przyszłości, w zależności od popytu ze strony przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury.

5.5.2. Medycyna kolejowa

W 2016 r. funkcjonowały 3 ośrodki medycyny kolejowej. Oznacza to, że nie było żadnych zmian w porównaniu z rokiem poprzednim w zakresie 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. Jednym z głównych powodów braku zmian na liście jest poważny problem ze spełnieniem przez podmioty wymagania określonego w art. 22a ust 6 Ustawy o transporcie kolejowym: „Badania lekarskie i psychologiczne w celu sprawdzenia spełnienia wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych, niezbędnych do uzyskania licencji maszynisty oraz świadectwa maszynisty, a także zachowania ich ważności, mogą prowadzić podmioty uprawnione do wykonywania badań w służbie medycyny pracy, zajmujące się zadaniami medycyny kolejowej". Zadaniami medycyny kolejowej zajmowały się podmioty wywodzące się z PKP S.A. Problemem jest także brak psychologów, którzy odbyli szkolenie w jednostce prowadzącej szkolenia w zakresie psychologii kolejowej.

5.6. Utrzymanie pojazdów kolejowych

5.6.1. Standaryzacja zamawiania i utrzymania pojazdów

Dla optymalnego funkcjonowania rynek kolejowy powinien posiadać ustalone ogólne założenia, powszechnie i wielokrotnie stosowane przez przedsiębiorstwa kolejowe. Celem tych założeń powinno być obniżenie skutków związanych zarówno z problemami istniejącymi, jak i mogącymi wystąpić w przyszłości.

Zdobyte w procesie monitorowania przetargów doświadczenia wskazują, że już na etapie przetargu na budowę nowego taboru czy też zamówienia na modernizację, należy mieć szczególnie na uwadze kwestie związane z optymalizacją zamówienia. Optymalizację uzyskać można przez wdrożenie do zamówień taborowych modelowych kryteriów dotyczących:

- powtarzalności rozwiązania konstrukcyjnego (typu) pojazdu kolejowego, w tym unifikacji modernizacji, poprzez większe zamówienia na tabor danego typu, co pozwoli na zwiększenie efektywności produkcji i eksploatacji poprzez obniżenie kosztów związanych m.in. z dopuszczeniem pojazdów do eksploatacji, użytkowaniem i utrzymaniem tych pojazdów, czy też skrócony czas dopuszczenia do eksploatacji poprzez proces potwierdzania zgodności z typem już dopuszczonym. Standaryzacja modernizacji pozwala skrócić czas realizacji zamówienia oraz obniżyć koszty związane z dopuszczeniem pojazdów do eksploatacji. Nieefektywne wydaje się tworzenie nowego, kolejnego projektu na potrzeby zamówienia obejmującego kilka pojazdów. Wiąże się to bowiem z wydłużonym czasem realizacji i zwiększeniem kosztów zamówienia związanych z opracowaniem projektów, kosztami oceny zgodności wyprodukowanego taboru i jego dopuszczeniem do eksploatacji.;
- czasu realizacji zamówienia, dzięki któremu producent/wykonawca modernizacji ma możliwość dopracowania projektu, realizacji zamówienia i przeprowadzenia kompleksowych badań. Ponadto jest to o tyle istotne, że poprzez odpowiedni czas na realizację zamówienia możliwe jest ograniczenie do minimum awaryjności pojazdu, a tym samym stworzenie trwałego, sprawdzonego i powtarzalnego rozwiązania konstrukcyjnego;
- realizacji wymagań technicznych specyfikacji interoperacyjności (TSI), które powinny być punktem wyjściowym do budowy i modernizacji taboru. Stosowanie TSI aktualnych na dzień dopuszczenia do eksploatacji jest obowiązkowe, a fakt niewskazania ich na etapie przetargu nie zwalnia producenta/wykonawcy modernizacji z obowiązku zapewnienia spełnienia przez pojazd tych wymagań w procesie dopuszczenia pojazdu do eksploatacji. Uregulowanie wymagań TSI na etapie przetargu pozwala zoptymalizować całość procesu realizacji zamówienia. Kolejnym przykładem jest dopuszczanie pojazdów, które nie spełniają TSI, a następnie dopuszczanie kolejnych typów spełniających wymagania TSI – perspektywy krótkoterminowe i krótkie terminy realizacji zamówienia nie pozwalają na przeprowadzenie wszystkich badań technicznych i uzyskanie wymaganych certyfikatów zgodności.

Dodatkowo na etapie ogłaszania przetargu zasadne jest prowadzenie konsultacji pomiędzy zamawiającym a Prezesem UTK, które pozwolą w ramach zamówienia zachować zgodność z przepisami, jak również rozwiązać wszelkie wątpliwości dotyczące weryfikacji pojazdu i procesu dopuszczenia pojazdów do eksploatacji. Już na etapie wyłonienia wykonawcy, a także w czasie od projektu do dopuszczenia do eksploatacji, rekomendowane są konsultacje 4-stronne: zamawiający, wykonawca, jednostka oraz Prezes UTK, dzięki którym możliwe jest zoptymalizowanie całego procesu realizacji zamówienia, z uwzględnieniem wszelkich barier i możliwych dla nich rozwiązań.

5.6.2. Zatwierdzenie dokumentacji systemu utrzymania pojazdów kolejowych

Zgodnie z § 17 ust. 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 października 2005 r. w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych, warunkiem eksploatacji pojazdu kolejowego jest posiadanie zatwierdzonej przez Prezesa UTK dokumentacji systemu utrzymania pojazdu kolejowego. W związku z § 17 ust. 2 rozporządzenia przewoźnicy kolejowi, zarządcy infrastruktury, dysponenci, przedsiębiorcy zarządzający infrastrukturą i wykonujący przewozy w metrze, użytkownicy bocznic kolejowych i przedsiębiorcy wykonujący przewozy w obrębie bocznicy kolejowej, składają do Prezesa UTK wnioski o zatwierdzenie dokumentacji systemu utrzymania (DSU) pojazdów kolejowych.

W ramach procesu zatwierdzania DSU, w roku 2016 wpłynęło 270 wniosków o zatwierdzenie dokumentacji systemu utrzymania pojazdów kolejowych i o zatwierdzenie zmian w dokumentacji systemu utrzymania już zatwierdzonej decyzją Prezesa UTK. W 2016 r. ogółem zrealizowano 330 wniosków, w tym 124 wnioski sprzed 2016 r. W 2016 r. udzielono ponad 30 odpowiedzi na zapytania dotyczące procesu utrzymania pojazdów kolejowych, a także na bieżąco organizowano spotkania z zainteresowanymi podmiotami.

Tabela 7. Zestawienie zatwierdzonych DSU w latach 2010–2016

Lp.	Rodzaj dokumentu	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	**Suma**
1.	Zatwierdzanie DSU	102	353	346	325	758	684	330	**2838**

Postępujący trend w przenoszeniu odpowiedzialności za bezpieczeństwo z organów administracji publicznej na podmioty ma również zastosowanie w tym przypadku. W pierwszej połowie roku 2017 podjęto prace nad zmianą przepisów. Rozporządzenie zmieniające z 28 lipca 2017 r. weszło w życie 24 sierpnia 2017 r. Wprowadzona zmiana pozwoli podmiotom rynku kolejowego, których pojazdy podlegają obowiązkowi wpisu do NVR samodzielnie modyfikować dokumentację utrzymaniową, zgodnie z najlepszą wiedzą eksploatacyjną oraz w oparciu o procedury zarządzania ryzykiem wynikające z wdrożonych systemów zarządzania utrzymaniem, bezpieczeństwem oraz regulacji wewnętrznych.

5.6.3. Współpraca z przedstawicielami organizacji, które eksploatują pojazdy historyczne, zabytkowe i wąskotorowe

Prawno-administracyjne aspekty działalności transportu kolejowego mogą sprawiać duże trudności organizacjom, które zajmują się eksploatacją pojazdów historycznych, zabytkowych i wąskotorowych. By ułatwić odnajdywanie się w przepisach i wymogach administracyjnych Prezes UTK w lutym 2016 r. zorganizował pierwsze warsztaty dla przedstawicieli tych instytucji.

Spotkanie obejmowało m.in. zagadnienia związane z zatwierdzaniem dokumentacji systemu utrzymania pojazdów kolejowych, uprawnieniami dla maszynistów czy uzyskaniem świadectwa bezpieczeństwa. W trakcie warsztatów poruszono także kwestie problemowe, które wymagały dalszych prac, dlatego Prezes UTK powołał Zespół do spraw kolei wąskotorowych, muzealnych i turystycznych, do którego zadań należało m.in. zdefiniowanie problemów w zakresie działalności tych kolei, opracowanie wytycznych do sporządzenia analiz, określenia problemów oraz propozycji rozwiązań, a także poradnika o wymaganiach prawnych dotyczących działalności kolei wąskotorowych, muzealnych i historycznych, jak również wytycznych dotyczących sporządzania dokumentacji systemu utrzymania.

Efektem podejmowanych działań był skrypt Akademii UTK dotyczący działalności kolei wąskotorowych. Podręcznik obejmował ogół zagadnień administracyjno-prawnych, a także praktyczne techniczne wskazówki niezbędne, by zapewnić bezpieczne poruszanie się pojazdów w systemie kolejowym: świadectwo bezpieczeństwa, świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu, przepisy wewnętrzne, regulamin techniczny kolei wąskotorowej, pracownicy bezpośrednio związani z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem pojazdów kolejowych, identyfikacja opłat, przejazdy kolejowo-drogowe, podstawy prawa transportowego, podstawowe zasady redagowania pism.

Zespół pracował również nad propozycjami zmian legislacyjnych, w celu dostosowania przepisów, będących w zakresie kompetencji Prezesa UTK, do działalności związanej z kolejami wąskotorowymi, muzealnymi i turystycznymi. W rezultacie prowadzonych prac, zmiana rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 października 2005 r. w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych finalnie objęła również pojazdy wąskotorowe, pojazdy przeznaczone wyłącznie do użytku lokalnego lub turystycznego oraz pojazdy historyczne nieporuszające się po sieci kolejowej.

5.7. Bezpieczeństwo wyrobów kolejowych

Zgodnie z art. 13 ust. 2 Ustawy o transporcie kolejowym, do zadań Prezesa UTK w zakresie spójności systemu kolejowego, w tym nadzoru nad rozwiązaniami technicznymi, które mają wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego i bezpieczeństwo systemu kolei, należy m.in.:

- wydawanie zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji podsystemów strukturalnych składających się na system kolei;
- wydawanie zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji pojazdów kolejowych zgodnych z TSI, oraz pojazdów kolejowych niezgodnych z TSI;
- wydawanie, odmowa wydania i cofanie świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu oraz prowadzenie i aktualizacja rejestru tych świadectw;
- prowadzenie i aktualizacja krajowego rejestru pojazdów kolejowych oraz krajowego rejestru infrastruktury (RINF);
- prowadzenie spraw związanych z rozpatrywaniem wniosków o odstępstwa, przekazywanie Komisji Europejskiej dokumentów niezbędnych do otrzymania odstępstw od stosowania TSI.

Zadania Prezesa UTK związane z nadzorem rynku wyrobów, wpływające na bezpieczeństwo ruchu kolejowego, można podzielić na cztery grupy:

- dopuszczenia do eksploatacji (świadectwa i zezwolenia),
- nadzór nad jednostkami oceniającymi,
- prowadzenie rejestrów pojazdów i infrastruktury,
- pozostałe działania.

5.7.1. Dopuszczenia do eksploatacji budowli, urządzeń i pojazdów kolejowych

Wydanie świadectwa dopuszczenia do eksploatacji urządzenia, budowli, czy pojazdu kolejowego zależne jest od przeprowadzenia przez odpowiednią jednostkę oceniającą badań technicznych, zmierzających do weryfikacji zgodności technicznej i bezpieczeństwa tych wyrobów. Zakres badań technicznych, koniecznych do wydania świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu oraz stwierdzenia zgodności z typem, określony został w rozdziale 4 rozporządzenia w sprawie dopuszczania do eksploatacji. W przypadku wszystkich typów budowli, urządzeń oraz pojazdów obejmuje on m.in. badanie zgodności z wymaganiami określonymi we właściwych dla danego typu specyfikacjach technicznych i dokumentach normalizacyjnych, które zawierają również określone wymogi w zakresie bezpieczeństwa systemu kolei. W związku z tym jeszcze przed dopuszczeniem danego wyrobu do eksploatacji jest on oceniany pod względem spełniania wymagań w zakresie bezpieczeństwa.

Prezes UTK, dopuszczając do eksploatacji budowlę, urządzenie, pojazd kolejowy, weryfikuje, czy podmiot zamierzający wprowadzić wyrób do obrotu dopełnił odpowiedniej procedury, zmierzającej do ustalenia, czy są spełnione zasadnicze wymagania co do bezpieczeństwa – czy zostały wykonane odpowiednie badania i próby eksploatacyjne we właściwym zakresie z wynikiem pozytywnym.

Uzyskanie dokumentu dopuszczenia do eksploatacji pojazdu kolejowego jest procesem kilkuetapowym, którego głównym celem jest potwierdzenie, że wprowadzany do eksploatacji pojazd spełnia wymagania bezpieczeństwa określone dla eksploatacji w danej sieci. Pojazdy kolejowe zgodne z TSI oraz pojazdy kolejowe niezgodne z TSI przechodzą szczegółową weryfikację, prowadzoną przez dedykowane jednostki oceniające (notyfikowane, wyznaczone), której celem jest potwierdzenie spełnienia wymagań bezpieczeństwa. Podsumowując, Prezes UTK dopuszcza do eksploatacji te pojazdy, które przeszły szczegółową weryfikację i zapewniają odpowiedni poziom bezpieczeństwa systemu kolejowego.

Jednym z zadań realizowanych przez Prezesa UTK w 2016 r. było przygotowanie przedsiębiorstw działających na rynku kolejowym do zmian w procesie dopuszczania wynikających z końca okresu przejściowego określonego w TSI dotyczącej taboru pasażerskiego. Prezes UTK wydał w 2016 r. istotne stanowiska w przedmiocie uregulowania kwestii stosowania m.in. rozporządzenia Komisji (UE) nr 1302/2014 z 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Tabor – lokomotywy i tabor pasażerski" oraz decyzji Komisji (UE) nr 291/2011 z 26 kwietnia 2011 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Tabor – lokomotywy i tabor pasażerski".

Stosowanie poszczególnych TSI pozwala na spełnienie zasadniczych wymagań, do których zalicza się również bezpieczeństwo. Należy ponadto wskazać, że różnice w procesie uzyskania świadectwa dopuszczenia do eksploatacji a zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji są znaczące.

Dotychczasowe postępowanie w zakresie uzyskania świadectwa dopuszczenia do eksploatacji nie obejmowało m.in. oceny zgodności w rozumieniu interoperacyjności kolei w tak szerokim zakresie. Zmieniła się również sama procedura uzyskiwania dopuszczenia do eksploatacji. Poniżej

w formie tabelarycznej (Tabela 8) wskazano wybrane cechy wspólne oraz najważniejsze różnice pomiędzy trybem krajowym (świadectwowym) a zezwoleniowym.

Tabela 8. Porównanie trybu świadectw i zezwoleń

Świadectwo	Zezwolenie
Cechy wspólne	
Potwierdzenie zgodności pojazdu kolejowego z siecią kolejową	
Weryfikacja pojazdu kolejowego w zakresie wymogu bezpieczeństwa i zgodności technicznej	
Możliwość zlecenia dodatkowych badań do wykonania przez Prezesa UTK	
Udział w procesie podmiotów niezależnych i bezstronnych – jednostek oceniających	
Różnice	
Wymagana opinia zarządcy infrastruktury, przewoźnika kolejowego lub użytkownika bocznicy	Brak wymagania uzyskania opinii zarządcy infrastruktury, przewoźnika kolejowego lub użytkownika bocznicy
Pierwsze świadectwo terminowe, porozumienie o wykonaniu prób (obligatoryjne)	Brak konieczności przeprowadzania prób eksploatacyjnych i uzyskania pozytywnej opinii użytkownika *Możliwe dodatkowe wykonanie prób eksploatacyjnych przed uzyskaniem zezwolenia (art. 23b ust. 7 i 8 Ustawy o transporcie kolejowym) Ważność zezwolenia jest powiązana z ważnością wydanych certyfikatów weryfikacji
Kolejne świadectwo bezterminowe pod warunkiem przeprowadzenia prób eksploatacyjnych i uzyskania pozytywnej opinii użytkowników (obligatoryjne)	
Wymagana opinia jednostki upoważnionej	Wymagana opinia jednostki oceniającej, wyznaczonej i notyfikowanej
Zakres badań koniecznych do wykonania wobec pojazdu (węższy)	Zakres badań koniecznych do wykonania wobec pojazdu (szerszy, bardziej szczegółowy)
Brak konieczności sporządzania raportu w sprawie oceny bezpieczeństwa *Możliwe dodatkowe wykonanie badań i wykonanie raportu w sprawie bezpieczeństwa	Raport w sprawie oceny bezpieczeństwa wydany przez jednostkę oceniającą w przypadkach określonych w przepisach Komisji Europejskiej dotyczących wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka
Brak konieczności potwierdzania zgodności pojazdu kolejowego z TSI	Potwierdzenie zgodności podsystemów pojazdu kolejowego z TSI oraz ich bezpieczna integracja
Typ pojazdu uzyskiwał świadectwo na dany typ, kolejne pojazdy zgodne z typem nie były dopuszczane przez Prezesa UTK tylko na podstawie potwierdzenia lub deklaracji zgodności z typem wydawanej przez producenta	Każdy pojazd uzyskuje indywidualnie zezwolenie na dopuszczenie wydawane przez Prezesa UTK

Świadectwo	Zezwolenie
Weryfikacja prowadzona przez jednostkę nie musiała być prowadzona w oparciu o moduły określone w załączniku nr 2 do decyzji Parlamentu Europejskiego i Rady nr 768/2008/WE z dnia 9 lipca 2008 r. w sprawie wspólnych ram dotyczących wprowadzania produktów do obrotu, uchylającej decyzję Rady 93/465/EWG (Dz. Urz. UE L 218 z 13 sierpnia 2008 r., s. 82). Jedynie w odniesieniu do procedury oceny zgodności z typem wprowadzono rozwiązania analogiczne do tych stosowanych w trybie zezwoleniowym	Konieczne stosowanie weryfikacji pojazdu kolejowego w oparciu o moduły określone w załączniku nr 2 do decyzji Parlamentu Europejskiego i Rady nr 768/2008/WE z dnia 9 lipca 2008 r. w sprawie wspólnych ram dotyczących wprowadzania produktów do obrotu, uchylającej decyzję Rady 93/465/EWG (Dz. Urz. UE L 218 z 13 sierpnia 2008 r., s. 82).
Jednostki upoważnione po wykonaniu badań wydają opinię	Dokumentując proces weryfikacji jednostka (notyfikowana lub wyznaczona) wystawia Certyfikat weryfikacji
	Deklaracja weryfikacji wystawiona przez wnioskodawcę przed uzyskaniem zezwolenia

W ramach nadzoru nad bezpieczeństwem rynku wyrobów w 2016 r. zostało wszczętych 6 postepowań w przedmiocie cofnięcia świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu. Zgodnie z art. 22f ust. 9 Ustawy o transporcie kolejowym Prezes UTK, w drodze decyzji, cofa świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu w przypadku stwierdzenia, że typ urządzenia albo typ budowli zagraża bezpieczeństwu ruchu kolejowego lub bezpieczeństwu przewozu osób i rzeczy. Powyższe brzmienie ma również zastosowanie do pojazdów kolejowych. Postępowania o cofnięcie świadectwa dopuszczenia typu zostały wszczęte w stosunku do dwóch podmiotów – Bombardier Transportation (ZWUS) Polska sp. z o.o. (postępowanie w sprawie latarni sygnałowej EHA-3, wersja 0) oraz Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz S.A. (5 postępowań w sprawie pojazdów typu 218M (z odmianami) dotyczące uszkodzeń ram wózków typu 37AN). Wszczęcie postępowań miało na celu ustalenie, czy wyroby zagrażają bezpieczeństwu ruchu kolejowego i zobowiązanie producentów do wdrożenia działań naprawczych i usunięcia nieprawidłowości pod rygorem cofnięcia świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu.

5.7.2. Dopuszczenie do eksploatacji podsystemu strukturalnego

Obszar zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji związany jest bezpośrednio z wdrażaniem interoperacyjności w polskim systemie kolei. Jest on nierozerwalnie połączony z postępowaniami administracyjnymi dotyczącymi stwierdzenia obowiązku uzyskania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu strukturalnego po modernizacji oraz postępowaniami o wydanie zezwolenia dla nowych inwestycji w zakresie podsystemów energia, infrastruktura, sterowanie – urządzenia pokładowe.

Dla podsystemów modernizowanych decyzję o wydaniu zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji poprzedza inne postępowanie administracyjne, w ramach którego stwierdzony zostaje obowiązek (lub jego brak) o uzyskaniu zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu strukturalnego. Dopiero decyzja nakładająca taki obowiązek determinuje dany podmiot do złożenia wniosku o wydanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu strukturalnego.

Ponad 95% decyzji Prezesa UTK wydanych w 2016 r. nakładało na zarządcę infrastruktury obowiązek uzyskania zezwolenia. Obowiązek uzyskania zezwolenia został nałożony dla kluczowych inwestycji, m.in. linii kolejowej nr 271 (E59), linii kolejowej E20, linii kolejowych nr 2, 3, 11, 12, linii kolejowej nr 118 oraz linii kolejowej nr 8.

Rolą Prezesa UTK w przypadku inwestycji dotyczących podsystemów po modernizacji jest każdorazowa ocena charakteru i zakresu przeprowadzanych prac w ramach przedmiotowej inwestycji, z punktu widzenia uwarunkowań technicznych i kryteriów bezpieczeństwa systemu kolei (w kontekście potencjalnego wpływu na bezpieczeństwo systemu kolei). Na etapie postępowania w trybie art. 25k Ustawy o transporcie kolejowym, charakter realizowanej przez Prezesa UTK oceny sprowadza się do zidentyfikowania uwarunkowań, mogących mieć potencjalnie wpływ na bezpieczeństwo systemu kolei. Oznacza to, że inwestycje, dla których Prezes UTK stwierdził obowiązek uzyskania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji po modernizacji, objęte są szczególnym nadzorem Prezesa UTK. W toku postępowania o uzyskanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji Prezes UTK bada bowiem, czy proces oceny podsystemu pod kątem spełnienia wymagań odnoszących się do bezpieczeństwa został należycie przeprowadzony. Chodzi tu w szczególności o sprawdzenie, czy wyroby zastosowane w podsystemie zostały przebadane na zgodność z właściwymi normami, czy sprawdzone zostało, że zabudowane w podsystemie urządzenia zostały właściwie zintegrowane i są zdolne do współpracy oraz czy wdrożone zostały procedury utrzymania zapewniające bezpieczeństwo eksploatacji.

5.7.3. Prowadzenie rejestrów pojazdów

Realizacja zadań z zakresu rejestracji pojazdów kolejowych ma na celu poprawę bezpieczeństwa transportu kolejowego, ponieważ umożliwia identyfikację pojazdów, ich dysponentów i podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie. Gromadzone w rejestrze dane mogą być wykorzystywane w mechanizmach monitorowania rynku kolejowego.

W 2016 r. Prezes UTK zorganizował dla przedstawicieli rynku kolejowego warsztaty „Rejestracja pojazdów kolejowych w świetle nowego rozporządzenia w sprawie krajowego rejestru pojazdów kolejowych (NVR)". Podczas spotkania przedstawiono zasady rejestracji pojazdów kolejowych po zmianach związanych z wejściem w życie nowego rozporządzenia w sprawie krajowego rejestru pojazdów kolejowych oraz po nowelizacji Ustawy o transporcie kolejowym. Przeprowadzenie warsztatów pozwoliło na zwiększenie świadomości przedstawicieli rynku kolejowego co do właściwego przekazywania danych do krajowego rejestru pojazdów kolejowych, a co za tym idzie zwiększenie jakości i aktualności danych zawartych w tym rejestrze.

Krajowe rejestry pojazdów kolejowych tworzone są w celu zapewnienia krajowym organom ds. bezpieczeństwa, jak również podmiotom rynku kolejowego dostępu do kluczowych informacji dotyczących pojazdów kolejowych eksploatowanych w państwach członkowskich Unii Europejskiej. NVR zawiera informacje o właścicielach, dysponentach i podmiotach odpowiedzialnych za utrzymanie pojazdów (ECM). Niezwykle ważne jest, aby podmioty runku przekazywały właściwe dane do krajowego rejestru pojazdów, a także informowały Prezesa UTK o każdej zmianie danych dotyczącej zarejestrowanego pojazdu.

Pod koniec 2016 r. rozpoczęto prace nad wdrożeniem nowej aplikacji do obsługi NVR – sNVR, przygotowanej przez Agencję Kolejową Unii Europejskiej. Aplikacja ta umożliwi dostęp do danych dotyczących pojazdów on-line podmiotom zewnętrznym, zgodnie z przysługującymi im uprawnieniami.

5.7.4. Pozostałe działania realizowane przez Prezesa UTK w zakresie bezpieczeństwa wyrobów kolejowych

Prace nad Listą Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego

W 2016 r. kontynuowano rozpoczęte w 2015 r. intensywne prace nad przygotowaniem i publikacją zaktualizowanej Listy Prezesa UTK w sprawie właściwych krajowych specyfikacji technicznych i dokumentów normalizacyjnych, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań interoperacyjności systemu kolei, która zastąpiła Listę Prezesa UTK wydaną 26 września 2013 r.

Nowa Lista Prezesa UTK identyfikuje wymagania krajowe dla pojazdów zgodnych z TSI (przypadki szczególne, punkty otwarte, zgodność pojazdu z siecią kolejową) oraz pojazdów niezgodnych z TSI. Przeprowadzona weryfikacja Listy Prezesa UTK, datowanie norm i ich aktualizacja miała na celu podniesienie wymogów bezpieczeństwa, poprzez stosowanie spójnych i zharmonizowanych przepisów technicznych.

Celem wyznaczenia krajowych wymagań technicznych zawartych w Liście Prezesa UTK jest zapewnienie bezpieczeństwa systemu kolei oraz bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego poprzez określenie punktów oceny dla wymagań zasadniczych. Przeprowadzając weryfikację na zgodność z normami zawartymi w Liście Prezesa UTK jednostka oceniająca potwierdza spełnienie zasadniczych wymagań, w tym wymagań w zakresie bezpieczeństwa.

Scenariusze testowania systemu ERTMS/ETCS

Po trwających kilka miesięcy pracach i konsultacjach, w 2016 r. przyjęto scenariusze testów operacyjnych dotyczące interakcji podsystemu ERTMS/ETCS i GSM-R „Sterowanie – urządzenia przytorowe" z odpowiadającą częścią podsystemu „Sterowanie – urządzenia pokładowe". Przyjęcie scenariuszy to z jednej strony realizacja przez polskiego ustawodawcę obowiązków wynikających z przepisów europejskich, z drugiej zaś przekazanie konkretnych wytycznych do jednego z kluczowych obszarów bezpieczeństwa kolejowego, tj. obszaru sterowania ruchem kolejowym. Scenariusze służą sprawdzeniu właściwej współpracy urządzeń pokładowych z urządzeniami przytorowymi, co jest kluczowe dla bezpiecznej eksploatacji pojazdu.

Krajowe przepisy techniczne i RDD

W 2016 r. trwały również prace przygotowawcze, mające na celu publikację w systemie Reference Document Database (RDD) polskich krajowych przepisów technicznych w zakresie dopuszczania do eksploatacji pojazdów kolejowych. RDD to baza danych utworzona i zarządzana przez Agencję Kolejową Unii Europejskiej. Krajowe organy ds. bezpieczeństwa państw członkowskich Unii Europejskiej są zobowiązane do publikacji w systemie teleinformatycznym RDD aktualnego zestawienia krajowych przepisów technicznych w odniesieniu do parametrów, określonych w decyzji wykonawczej Komisji (UE) 2015/2299 z dnia 17 listopada 2015 r. zmieniającej decyzję 2009/965/WE w odniesieniu do zaktualizowanego wykazu parametrów stosowanych w celu klasyfikacji przepisów krajowych. Wykaz parametrów przygotowany został w celu zapewnienia spójności ze zmienionymi TSI. W związku z aktualizacją Listy Prezesa UTK konieczne było również podjęcie stosownych działań w celu aktualizacji wykazu przepisów krajowych i jego publikacji w RDD. Wraz z zakończeniem prac nad Listą Prezesa UTK możliwa będzie publikacja zmienionych przepisów krajowych w odniesieniu do ww. paramentów. Zakończenie prac planowane jest na rok 2017.

Obszar sterowania ruchem kolejowym

Urządzenia sterowania ruchem kolejowym mają za zadanie w każdych warunkach eksploatacyjnych zapewnić bezpieczne prowadzenie ruchu kolejowego. Oprócz tej pierwotnej

i najważniejszej funkcji urządzenia SRK, poprzez automatyzację czynności nastawczych, zapewniają zwiększenie sprawności ruchu i przepustowości linii kolejowych.

Eksploatowane urządzenia sterowania ruchem kolejowym na poszczególnych okręgach nastawczych są różnego typu (urządzenia ręczne, mechaniczne, przekaźnikowe lub całkowity ich brak), co powoduje, że zależności między nimi są wykonane w różnych konfiguracjach i na różnych poziomach skomplikowania. W prowadzonych inwestycjach urządzenia SRK wymienia się bądź modernizuje na danym obszarze, a następnie konieczne jest powiązanie nowych urządzeń z systemami eksploatowanymi w obszarach sąsiednich. Ponieważ przebudowa urządzeń SRK będzie oparta na stosowaniu z jednej strony podzespołów nowych i spełniających wymagania aktualne na dzień dopuszczenia do eksploatacji, a z drugiej strony będą wykorzystywane urządzenia o różnym stopniu zaawansowania technicznego i technologicznego, takie jak urządzenia mechaniczne scentralizowane lub urządzenia elektromechaniczne, będzie zachodziła konieczność ich „dopasowania" za pomocą budowy interfejsów.

Zabudowa nowych typów urządzeń SRK i ich „dopasowanie" do już eksploatowanych na sąsiednich stacjach wymagać będzie zabudowy indywidualnych interfejsów mechaniczno-przekaźnikowych lub przekaźnikowo-elektronicznych w celu uzyskania prawidłowego, bezpiecznego i niezawodnego współdziałania całego systemu urządzeń SRK. Zastosowanie interfejsów dla skonfigurowania ze sobą wszystkich wymienionych w dokumentacji opisującej projekt urządzeń SRK wymaga przeprowadzania na każdym z takich obiektów sprawdzeń i symulacji oraz opracowania indywidualnych algorytmów zależności, aby dokonać oceny ryzyka oraz jego wyceny dla określenia wpływu zmiany (modernizacji) urządzeń na tym odcinku linii kolejowej w odniesieniu do bezpieczeństwa transportu kolejowego.

Prezes UTK prowadzi wspomniane powyżej postępowania z art. 25k Ustawy o transporcie kolejowym. Rolą Prezesa UTK w przypadku inwestycji dotyczących podsystemów po modernizacji jest każdorazowa ocena charakteru i zakresu przeprowadzanych prac w ramach przedmiotowej inwestycji nie tylko z punktu widzenia uwarunkowań technicznych, ale również i kryteriów bezpieczeństwa systemu kolei, w kontekście potencjalnego wpływu planowanej modernizacji na bezpieczeństwo systemu.

Poza prowadzeniem postępowań administracyjnych Prezes UTK realizuje zadania w zakresie monitorowania bezpieczeństwa systemu kolejowego. W tej kategorii mieszczą się spotkania Zespołu zadaniowego ds. bezpieczeństwa, na których omawiane były m.in. kwestie prawidłowości zabudowywanych w ramach modernizacji samoczynnych blokad liniowych oraz wpływu takiego rozwiązania na prowadzenie pociągów. W 2016 r. były również prowadzone działania kontrolne, w związku z informacją, że podsystemy posiadające certyfikaty weryfikacji WE wydane przez jednostki notyfikowane nie zapewniają wymaganego poziomu niezawodności. Na korytarzu E30 na odcinku Bielawa Dolna – Węgliniec – Legnica okazało się, że mimo przeprowadzonej przez jednostkę notyfikowaną weryfikacji WE i następnie wydanego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji, konieczne było przeprowadzanie dalszych jazd testowych w ramach eksploatacji wstępnej.

PKP PLK wskazały na liczne nieprawidłowości (nieudzielenie przez system autoryzacji na jazdę w trybie „Pełny Nadzór" (MA) przy podanym semaforze wskazującym sygnał zezwalający, brak możliwości zalogowania się do systemu, niemożność przypisania pociągu wyposażonego do semafora stacyjnego itd.) prowadzące do zakończenia niepowodzeniem niektórych przejazdów. Ostatecznie Prezes UTK otrzymał pismo PKP PLK informujące, że 8 grudnia 2016 r., po wdrożeniu działań naprawczych, przekazano system ERTMS/ETCS poziomu 2 do normalnej eksploatacji.

Stanowisko w zakresie dopuszczania pojazdów dwudrogowych

Pojazdy specjalne, w tym maszyny dwudrogowe, w sytuacji gdy nie posiadają dokumentu dopuszczenia do eksploatacji i nie wykonują pracy na torach czynnych, mogą poruszać się wyłącznie po torze zamkniętym, na którym nie jest prowadzony inny ruch kolejowy.

Możliwość eksploatacji takich pojazdów specjalnych wiąże się z zapewnieniem przez zarządcę infrastruktury odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa. Zarządca infrastruktury jest w takiej sytuacji zobowiązany określić zasady funkcjonowania i organizacji pracy w ramach toru zamkniętego oraz zastosować odpowiednie procesy systemu zarządzania bezpieczeństwem. Polegają one przede wszystkim na identyfikacji zagrożeń, ocenie ryzyka oraz wprowadzeniu i monitorowaniu odpowiednich środków kontroli ryzyka.

Wydane stanowisko pozwoliło ujednolicić podejście do dopuszczania pojazdów specjalnych wraz ze wskazaniem zadań, jakie stoją przed użytkownikiem pojazdu oraz zarządcą infrastruktury w odniesieniu do bezpiecznego poruszania się po torach kolejowych. Powyższe miało wpływ na zachowanie odpowiedniego bezpieczeństwa prowadzenia ruchu maszynami dwudrogowymi.

Zmiany w przepisach prawa

W 2016 r. dokonano szeregu zmian prawnych dotyczących krajowego organu bezpieczeństwa w zakresie bezpieczeństwa wyrobów kolejowych. Do aktów prawnych, wprowadzających zmiany należy zaliczyć:

- ustawę z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku;
- rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa w sprawie krajowego rejestru pojazdów kolejowych NVR;
- ustawę z dnia 16 listopada 2016 r o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw.

Wiele z tych zmian dotyczy dostosowania oraz ujednolicania terminologii, a także siatki pojęciowej. Należy zwrócić również uwagę na udzielenie Prezesowi UTK prerogatywy do dokonania lub cofnięcia notyfikacji autoryzowanych jednostek oceniających. Dodatkowo wprowadzono nowe wzory formularzy związanych z rejestracją pojazdów kolejowych oraz dokonywania zmian w krajowym rejestrze pojazdów kolejowych.

5.8.Nadzór nad postępowaniami prowadzonymi przez komisje kolejowe

Wśród czynności nadzorczych podejmowanych przez Prezesa UTK w odpowiedzi na zjawiska zachodzące w systemie kolejowym, jednymi z najważniejszych są działania realizowane w związku z zaistniałymi zdarzeniami kolejowymi.

Od 1 marca 2016 r. Prezes UTK sprawuje nadzór nad postępowaniami prowadzonymi przez komisje kolejowe. Kompetencja ta została nadana wraz z nowelizacją Ustawy o transporcie kolejowym. Działania są realizowane zgodnie z właściwością Oddziałów Terenowych oraz koordynowane centralnie. Dzięki zacieśnianiu współpracy z PKBWK, możliwa jest jeszcze lepsza wymiana doświadczeń i budowa skutecznego nadzoru nad pracownikami badającymi przyczyny zdarzeń kolejowych.

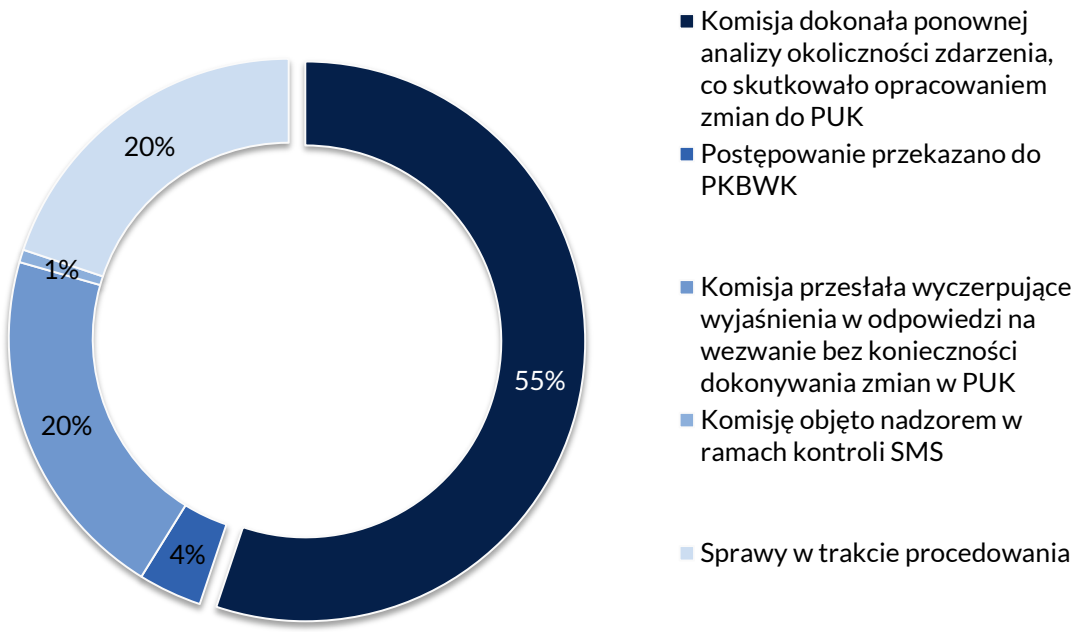
Skuteczne oddziaływanie ma na celu przede wszystkim osiągnięcie zmniejszenia wskaźników wypadkowości w całym sektorze transportu kolejowego. Osiągnięcie tego celu jest możliwe dzięki rzetelnej pracy komisji, nadzorowi nad adekwatnością wnioskowanych przez komisje środków zaradczych jak również monitorowaniu i ocenie skuteczności ich wdrażania. Ten wieloaspektowy model nadzoru opiera się na zasadzie świadczenia usług dla podmiotów, w przypadku każdorazowo stwierdzonego sporu, problemu lub zapytania. W pierwszym etapie od wejścia w życie nowelizacji, Prezes UTK zaproponował szereg szkoleń i spotkań doradczych dla członków komisji kolejowych,

które podnoszą nie tylko kompetencje podmiotów kolejowych, lecz także świadomość istotności podejmowanych przez komisje działań.

Rysunek 7 przedstawia skuteczność podejmowanych działań nadzorczych w formie pisemnej. W okresie od 1 marca 2016 do 31 grudnia 2016 r. na 136 pisemnych wystąpień do komisji:

- 55% (75 szt.) przyniosło skutek w postaci uzupełnienia lub korekty Protokołu Ustaleń Końcowych uwzględniającego uwagi sformułowane w wystąpieniu Prezesa UTK;
- W 21% (28 szt.) spraw przewodniczący komisji udzielili wyczerpujących wyjaśnień w zakresie prowadzonych postępowań;
- 4% (5 szt.) spraw uznano za stosowne przekazanie postępowania do Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych;
- 20% (28 szt.) wystąpień to sprawy w trakcie procedowania.

Rysunek 7. Nadzór nad komisjami kolejowymi w 2016 r.



W ramach nadzoru sprawowanego nad komisjami kolejowymi, poza standardowymi działaniami polegającymi na weryfikacji dokumentacji wytworzonej przez komisje, podejmowane są liczne działania o charakterze proaktywnym, mające na celu podniesienie poziomu pracy komisji, co w ocenie Prezesa UTK ma kluczowy wpływ na obniżenie liczby i skali skutków zdarzeń kolejowych w przyszłości. W ramach tych działań zidentyfikowano liczne nieprawidłowości, wśród których najczęściej występują:

- brak właściwej klasyfikacji zdarzenia;
- braki w dokumentacji zdarzenia w stosunku do wymogów Rozporządzenia w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów;
- brak odniesienia do systemów zarządzania bezpieczeństwem w Protokole Ustaleń Końcowych;
- brak wskazania środków zapobiegawczych adekwatnych do skali zdarzenia oraz wypracowanych wniosków z postępowania.

W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości podejmowane są dalsze działania w postaci m.in. pisemnych wystąpień do przewodniczącego komisji z wnioskiem o udzielenie wyjaśnień.

Ponadto, gdy strony postępowania nie są w stanie samodzielnie ustalić obiektywnych przyczyn zdarzenia, a skomplikowany charakter sprawy tego wymaga, organizowane są spotkania z członkami komisji. W przypadku nieusunięcia stwierdzonych nieprawidłowości lub braku rozstrzygnięcia ze strony komisji kolejowej, pomimo wskazanego wyżej wsparcia merytorycznego, Prezes UTK może również wystąpić z wnioskiem do PKBWK o przeprowadzenie postępowania w sytuacji, gdy w wyniku zdarzenia wystąpiły znaczące skutki lub wpłynął on w sposób istotny na bezpieczeństwo systemu kolejowego, a okoliczności jego zaistnienia uzasadniają podjęcie takiego badania.

5.8.1. Działania miękkie i szkolenia

Każde zdarzenie kolejowe, przyczyny i okoliczności jego zaistnienia są analizowane przez Prezesa UTK, co pozwala stwierdzić, że poziom świadomości w zakresie znaczenia rzetelnego badania zdarzeń i wyciągania adekwatnych wniosków wśród podmiotów sukcesywnie się podnosi.

Działania nadzorcze prowadzone są często w tzw. formie miękkiej, np. poprzez szkolenia czy spotkania, podczas których dokonuje się wymiany doświadczeń pomiędzy Prezesem UTK a członkami komisji kolejowych, a wyciągane wówczas wnioski i dyskusje pomagają w stałym podnoszeniu jakości prac komisji kolejowych. Spotkania komisji w siedzibach Oddziałów Terenowych, a także szkolenia, stanowią niezbędne wsparcie merytoryczne dla komisji kolejowych i pozwalają na kształtowanie właściwych postaw wpisujących się w ideę kultury bezpieczeństwa.

W przypadku, gdy zdarzenie kolejowe, o którym informację powziął Prezes UTK, nosi znamiona znaczącego wypadku lub należy do zdarzeń takich jak:

- wykolejenie pojazdu kolejowego, powodujące poważne skutki w wymiarze ludzkim, materialnym, organizacyjnym, środowiskowym na liniach magistralnych, pierwszorzędnych i drugorzędnych;
- najechanie pojazdu kolejowego na inny pojazd kolejowy;
- wyprawienie, przyjęcie lub jazda pojazdu kolejowego po zajętym, zamkniętym lub niewłaściwym torze oraz niewłaściwie ułożonej lub niewłaściwie zabezpieczonej drodze przebiegu;
- przejechanie obok semafora wskazującego sygnał „Stój”;
- najechanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy na przejeździe kat. A, ze szczególnym uwzględnieniem przypadków ze skutkiem śmiertelnym;
- pożar w pociągu ze skutkiem śmiertelnym;

na miejsce zdarzenia delegowany jest zespół inspektorów, który podejmuje czynności nadzorcze oraz kontaktuje się z komisją od razu na miejscu zdarzenia.

5.9. Osiągnięcie wartości celów bezpieczeństwa (CST)

Wspólne cele bezpieczeństwa (CST), zgodnie z dyrektywą 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 Kolejową Unii Europejskiej 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 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (2009/460/WE).

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 roku 2016 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 poniżej, w zestandaryzowanej 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 jest, tym poziom bezpieczeństwa w danej grupie ryzyka jest wyższy.

Tabela 9. Osiągnięte wartości CST dla Polski w 2016 r.

Wspólne cele bezpieczeństwa (CST)		NRV dla Polski	Wyliczona wartość wskaźnika	Osiągnięty poziom wskaźnika
1.1. NRV dla ryzyka dla pasażerów (x 10^{-9}) 2016				
CST 1.1.	Ofiary śmiertelne i ważone ciężko ranne (FWSI) wśród pasażerów na miliard pociągokilometrów pociągów pasażerskich	116,1	9,376	8,08%
CST 1.2.	Ofiary śmiertelne i ważone ciężko ranne (FWSI) wśród pasażerów na miliard pasażerokilometrów	0,849	0,078	9,21%
1.2. NRV dla ryzyka dla pracowników (x 10^{-9})				
CST 2.	Ofiary śmiertelne i ważone ciężko ranne (FWSI) wśród pracowników na miliard pociągokilometrów	17,2	5,130	29,82%
1.3. NRV dla ryzyka dla użytkowników przejazdu kolejowego (x 10^{-9})				
CST 3.1.	Ofiary śmiertelne i ważone ciężko ranne (FWSI) wśród użytkowników przejazdów na miliard pociągokilometrów	277	221,852	80,09%
CST 3.2.	Ofiary śmiertelne i ważone ciężko ranne (FWSI) wśród pasażerów na miliard pasażerokilometrów (km torów) pomnożona przez liczbę przejazdów	n.d.	-	-
1.4. NRV dla ryzyka dla osób zaklasyfikowanych jako „inne osoby" (x 10^{-9})				
CST 4.	Ofiary śmiertelne i ważone ciężko ranne (FWSI) wśród innych osób na miliard pociągokilometrów	11,6	0,000	0,00%
1.5. NRV dla ryzyka dla nieupoważnionych osób na terenie kolejowym (x 10^{-9})				
CST 5.	Ofiary śmiertelne i ważone ciężko ranne (FWSI) wśród osób nieupoważnionych na miliard pociągokilometrów	1210	529,197	43,74%
1.6. NRV dla ryzyka dla ogółu społeczeństwa (x 10^{-9})				
CST 6.	Ofiary śmiertelne i ważone ciężko ranne (FWSI) wśród wszystkich osób na miliard pociągokilometrów	1590	762,591	47,96%

W 2016 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 i wartości referencyjnych (NRV) ustalonych dla Polski.

Najniższe wartości wskaźnika, wskazujące na podnoszący się poziom bezpieczeństwa, osiągnięte zostały dla grupy ryzyka dotyczącego pasażerów i wynoszą odpowiednio: 8,08% dla CST 1.1 oraz 9,21% dla CST 1.2. Wartość wskaźnika ryzyka dla osób nieupoważnionych przebywających na terenie kolejowym wyniosła 43,73%, co stanowi spadek o 30% w stosunku do roku ubiegłego.

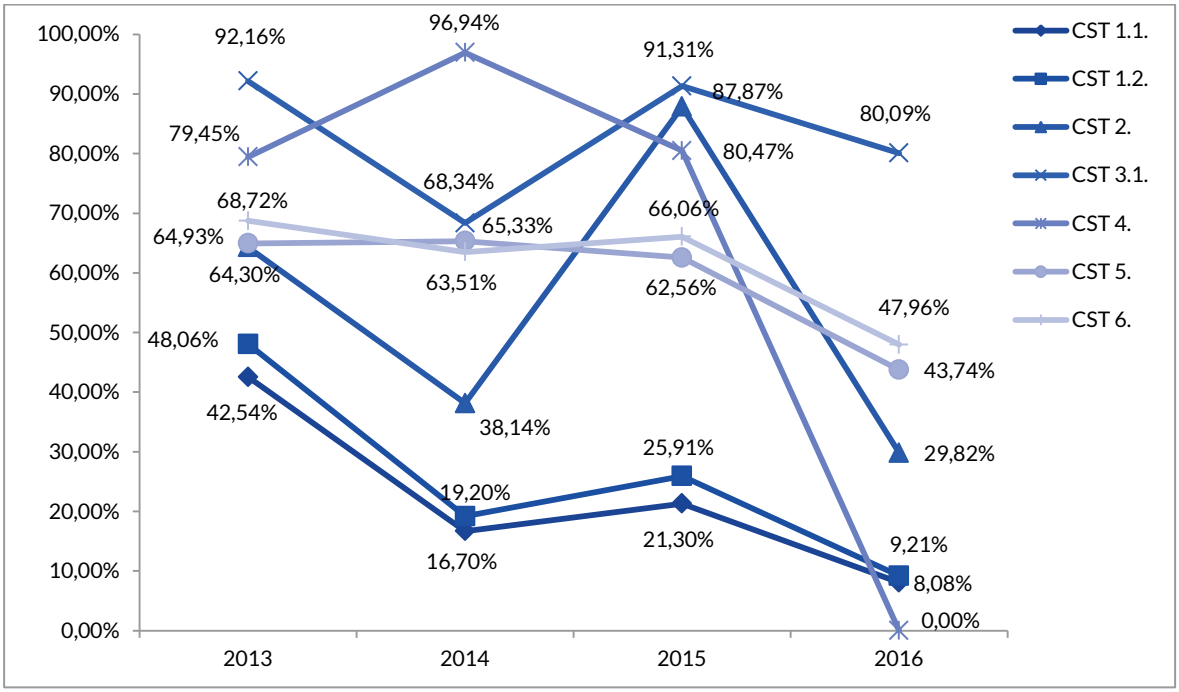
Największa wartość wskaźnika, podobnie jak w roku ubiegłym, osiągnięta została w grupie ryzyka dotyczącego użytkowników przejazdów kolejowych - 80,09%, co stanowi spadek w stosunku

do roku poprzedniego o 12%. Do grupy, w której odnotowano największą wartość wskaźnika, należy również CST 2. dla pracowników - 29% (spadek o 66%). W sumie CST 6. dla ogółu społeczeństwa wyniosło 47,96%, co stanowi spadek o 27%.

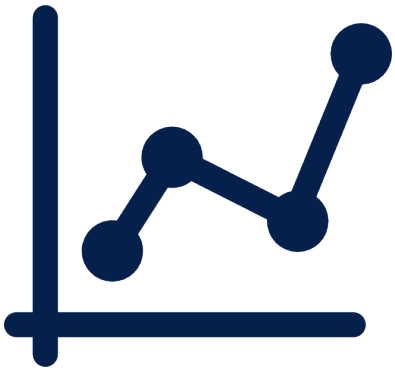
Działania Prezesa UTK wymienione w punkcie 9.4 mają na celu obniżenie zwłaszcza wartości wskaźnika CST 3.1[4], jak również CST 5[5] oraz CST 6[6].

Znaczący spadek w grupie innych osób (tj. osób, które nie zostały zdefiniowane jako pasażer, pracownik, użytkownik przejazdu lub osoba nieuprawniona na obszarze kolejowym) o 100% w stosunku do roku poprzedniego, wynika z braku w 2016 r. ofiar w tej kategorii osób.

Rysunek 8. Realizacja wspólnych celów w zakresie bezpieczeństwa (2013-2016)



Rysunek 8 przedstawia procentową realizację wspólnych celów bezpieczeństwa w latach 2013–2016. Wykres pokazuje wyraźny spadek oraz realizację na poziomie poniżej granicy określonych NVR dla Polski (patrz Tabela 9).



[4]*Ofiary śmiertelne i ważone ciężko ranne (FWSI) wśród użytkowników przejazdów na miliard pociągokilometrów;*
[5]*Ofiary śmiertelne i ważone ciężko ranne (FWSI) wśród osób nieupoważnionych na miliard pociągokilometrów;*
[6]*Ofiary śmiertelne i ważone ciężko ranne (FWSI) wśród wszystkich osób na miliard pociągokilometrów;*

6. Analiza zdarzeń na liniach kolejowych

Dane o wypadkach i incydentach zaistniałych na sieci kolejowej pozyskiwane są od zarządców infrastruktury, którzy powiadamiają o zdarzeniach Przewodniczącego PKBWK oraz Prezesa UTK. Obowiązek zgłaszania zdarzeń wynika z Rozporządzenia w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym .

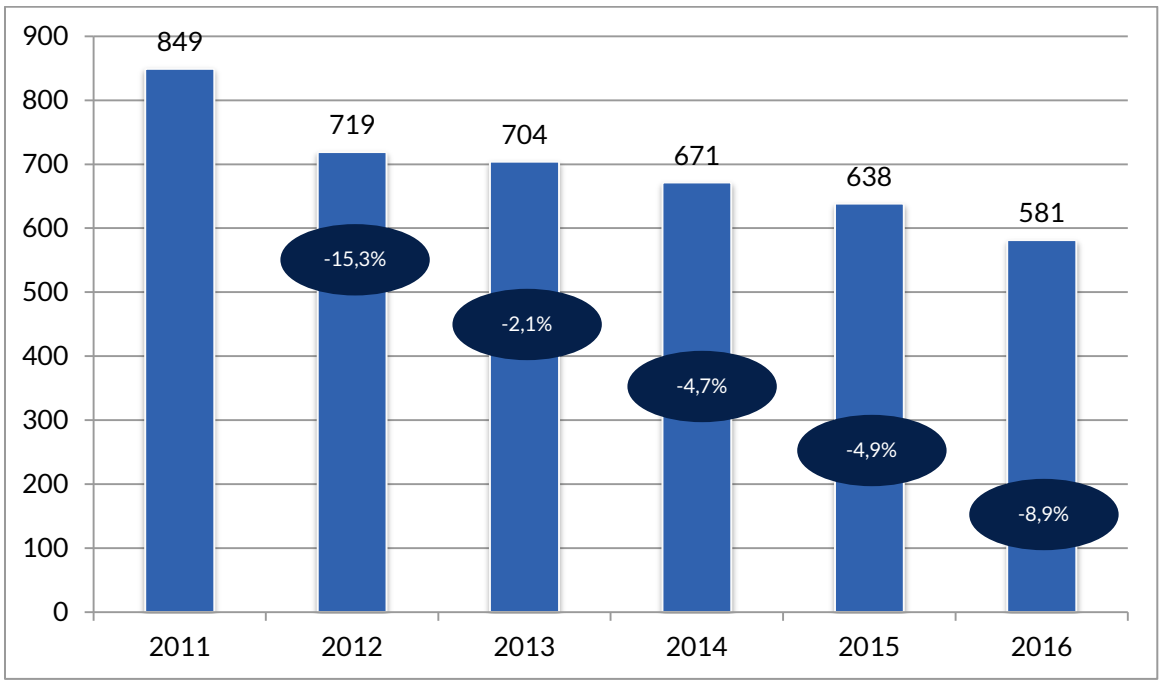
Dane statystyczne o zdarzeniach publikowane przez obydwa organy mogą się nieznacznie różnić z uwagi na zakres zbieranych danych (uwzględnianie lub nie sieci funkcjonalnie wyodrębnionej z systemu kolei oraz zasad korygowania danych historycznych).

W części dotyczącej danych statystycznych sprawozdanie ze stanu bezpieczeństwa opracowane zostało na podstawie informacji o zdarzeniach, przekazanych przez podmioty sektora kolejowego i zgromadzonych w Rejestrze Zdarzeń Kolejowych, prowadzonym przez Prezesa UTK.

6.1. Wypadki kolejowe

W 2016 r. liczba wypadków i poważnych wypadków zaistniałych na krajowej ogólnodostępnej sieci kolejowej i sieci funkcjonalnie wyodrębnionej z systemu kolei w porównaniu do roku ubiegłego zmniejszyła się o 8,9%, tj. z ogólnej liczby 638 wypadków w 2015 r. do 581 wypadków w 2016 r., z zauważalną tendencją spadkową na przestrzeni ostatnich 6 lat, co przedstawia Rysunek 9. Liczba wypadków zaistniałych na liniach kolejowych w Polsce od roku 2011 spadła o 31,6%.

Rysunek 9. Zestawienie wypadków i poważanych kolejowych w latach 2011–2016



Zgodnie z Ustawą o transporcie kolejowym klasyfikacja rodzajowa wypadków kolejowych obejmuje:

- kolizje;
- wykolejenia;
- zdarzenia na przejazdach i przejściach;
- zdarzenia z udziałem osób spowodowane przez pojazd kolejowy będący w ruchu;
- pożary pojazdu kolejowego.

Tabela 10 przedstawia wypadki w podziale na rodzaje, z uwzględnieniem poważnych wypadków. Najliczniejszymi rodzajami wypadków, do których dochodziło na sieci kolejowej w 2016 r., były wypadki na przejazdach kolejowo-drogowych, które stanowiły 36,5% wszystkich wypadków. Drugą co do liczebności grupą są wypadki z udziałem osób i poruszających się pojazdów kolejowych, których udział procentowy wyniósł 33,4%.

Tabela 10. Rodzaje wypadków (sieć ogólnodostępna i funkcjonalnie oddzielona) w latach 2011–2016

Lp.	Rodzaje zdarzeń	2011		2012		2013		2014		2015		2016	
		W[7]	PW[8]	W	PW	W	PW	W	PW	W	PW	W	PW
1.	Kolizje	27	0	41	1	55	0	56	1	53	0	59	0
2.	Wykolejenia	104	1	112	0	136	0	134	0	122	0	110	0
3.	Wypadki na przejazdach	226	27	272	0	254	1	216	0	206	2	210	2
4.	Wypadki z udziałem osób i poruszających się pojazdów kolejowych	324	53	286	0	253	0	254	0	247	0	194	0
5.	Pożar pojazdu kolejowego	4	0	1	0	2	0	3	0	0	0	3	0
6.	Inne	82	1	6	0	3	0	7	0	8	0	3	0
	Łączna liczba	**849**		**719**		**704**		**671**		**638**		**581**	

Minimalizacja zagrożeń w tym zakresie nie zależy jednak wyłącznie od działań podejmowanych przez podmioty sektora kolejowego i konieczne jest podejmowanie dalszych działań mających na celu stałe podnoszenie poziomu kultury bezpieczeństwa i świadomości osób przekraczających tory kolejowe.

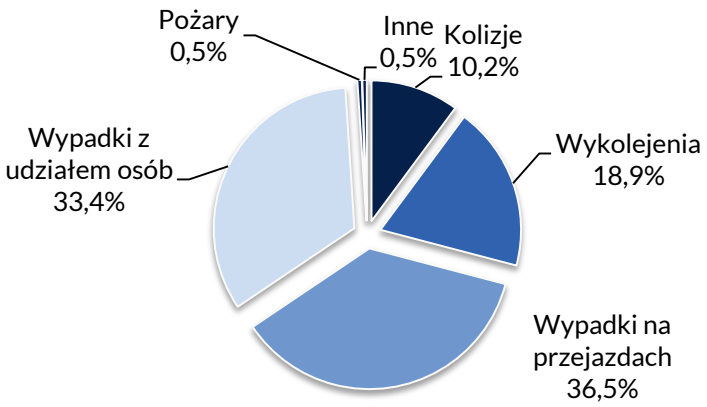
W 2016 r. miały miejsce dwa poważne wypadki na przejazdach kolejowo-drogowych, które zostały omówione w rozdziale 9.

Rysunek 10 przedstawia procentowy udział poszczególnych rodzajów wypadków zaistniałych w 2016 r. Kolizje i wykolejenia, stanowiące w 2016 r. w sumie 29,1% wypadków, są zdarzeniami, do których dochodzi zwykle z przyczyn leżących po stronie systemu kolejowego, tj. wskutek niesprawności urządzeń technicznych, braku efektywności procedur oraz czynnika ludzkiego (po stronie przewoźnika kolejowego lub zarządcy infrastruktury). Możliwość ograniczenia liczby tych dwóch typów wypadków zależy bezpośrednio od działań podejmowanych przez podmioty rynku kolejowego – zarządców infrastruktury i przewoźników kolejowych, ale także projektantów, producentów i dostawców oraz wykonawców usług budowlanych i utrzymaniowych.

Należy zaznaczyć, że do kolizji zaliczane są również wypadki wskutek najechania pojazdu kolejowego na pojazd drogowy lub odwrotnie poza przejazdami na stacjach i szlakach, do których dochodzi najczęściej wskutek znalezienia się pojazdu drogowego w skrajni taboru kolejowego. W roku 2016 było 5 takich zdarzeń, co stanowiło 8,5% wszystkich kolizji.

[7] *W – wypadek, PW – poważny wypadek*
[8] *Dysproporcja w liczbie poważnych wypadków w 2011 r. w stosunku do lat następnych wynika z błędnej interpretacji definicji „poważnego wypadku" przez część komisji kolejowych, stosowanej przed 2012 r.*

Rysunek 10. Struktura zdarzeń na sieci kolejowej w 2016 r. z podziałem na rodzaje zdarzeń



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

Jak zostało to już wcześniej zasygnalizowane, istnieje grupa zdarzeń, których przyczyny leżą wyłącznie po stronie systemu kolejowego, jak i grupa zdarzeń, których przyczyny są zależne w znacznej części, bądź wręcz w całości, od czynników i podmiotów zewnętrznych wobec systemu kolejowego. W ujęciu tym wszystkie wypadki na kolei możemy zatem zakwalifikować do jednej z dwóch poniższych grup:

- wypadki w ramach systemu kolejowego, które w 2016 r. stanowiły 27,9% wszystkich wypadków;
- wypadki na styku pomiędzy systemem kolejowym i stroną trzecią, które w 2016 r. stanowiły 72,1% wszystkich wypadków.

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

- uszkodzenia lub złego stanu technicznego nawierzchni kolejowej lub obiektu inżynieryjnego (29 wypadków);
- najechania na pojazd kolejowy lub inną przeszkodę (27 wypadków);
- przedwczesnego rozwiązania drogi przebiegu i przełożenia zwrotnicy pod pojazdem (19 wypadków);
- wyprawienia pojazdu po niewłaściwie ułożonej niezabezpieczonej drodze przebiegu (18 wypadków);
- niezatrzymania się przed sygnałem „Stój" lub sygnałem „Jazda manewrowa zabroniona" (18 wypadków);
- złego stanu technicznego wagonu (18 wypadków).

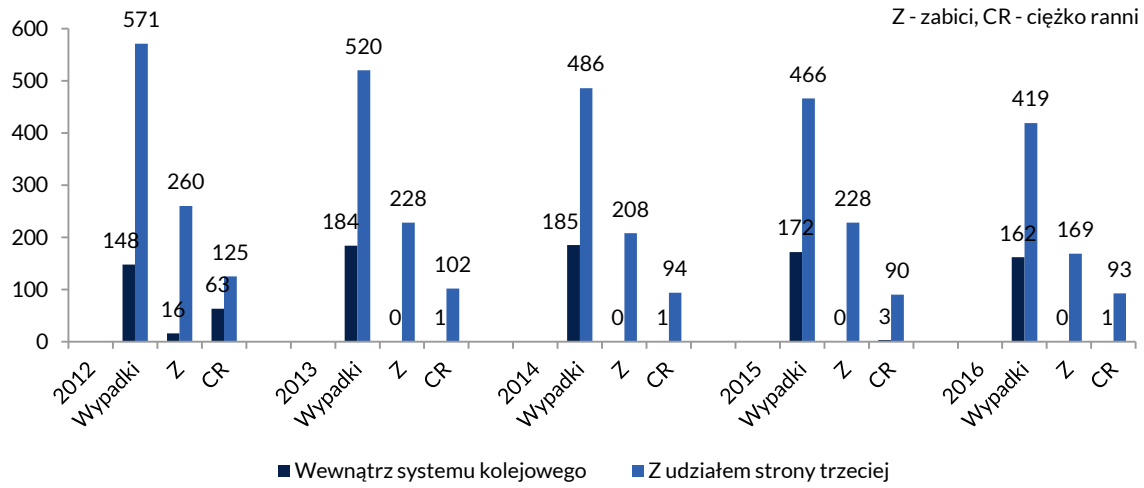
W wypadkach tych nie było ofiar śmiertelnych, natomiast jedna osoba została ciężko ranna.

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

- na przejazdach i przejściach kolejowo-drogowych – 212 wypadków;
- z udziałem osób nieupoważnionych, znajdujących się na obszarze kolejowym – 174 wypadki;
- z udziałem pasażerów (wskakiwanie i wyskakiwanie z pociągu) – 20 wypadków;
- z udziałem pojazdów drogowych poza przejazdami na stacjach i szlakach – 5 wypadków;
- wskutek działania czynników atmosferycznych (huragan, powódź itp.) – 5 wypadków;
- wskutek rozmyślnego działania osób trzecich na szkodę systemu kolejowego – 3 wypadki.

W 2016 r. miało miejsce łącznie 419 takich wypadków, w których zginęło 169 osób, a 93 zostały ciężko ranne. Zdarzenia z udziałem strony trzeciej stanowią łącznie **72,1% wszystkich wypadków**.

Rysunek 11. Wypadki zależne i niezależne od systemu kolejowego oraz ich skutki w latach 2012–2016



Liczba wypadków w ramach systemu kolejowego zmniejszyła się o 10 zdarzeń, natomiast liczba zabitych w tych zdarzeniach pozostała w 2016 r. na poziomie roku poprzedniego (nie odnotowano w obu latach ofiar śmiertelnych). W przypadku osób ciężko rannych nastąpił spadek liczby ofiar z 3 do 1 osoby ciężko rannej.

Przedstawione dane wskazują, że istotnym elementem generującym liczbę wypadków są podmioty zewnętrzne wobec systemu kolejowego.

6.3.Miernik wypadków

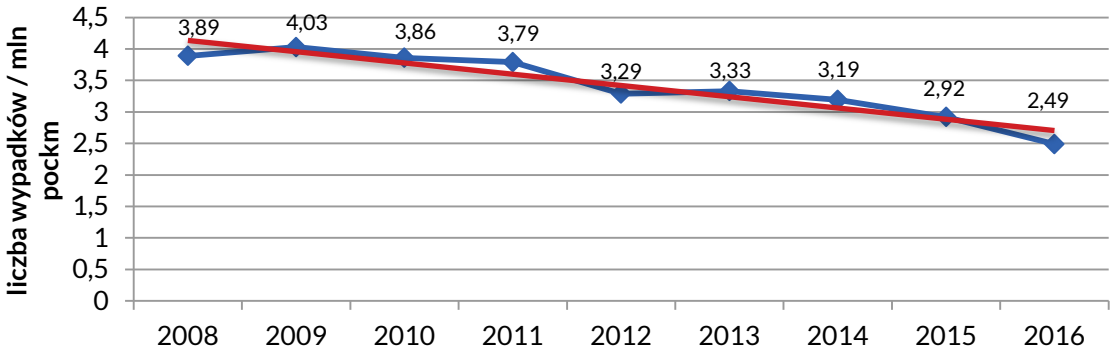
W celu zaprezentowania danych dotyczących poziomu bezpieczeństwa i trendów w tym zakresie, Prezes UTK oblicza corocznie tzw. miernik wypadków, odnosząc liczbę wypadków na liniach kolejowych w danym roku do wykonanej pracy eksploatacyjnej.

W 2016 r. zmniejszyła się liczba wypadków a jednocześnie wzrosła wielkość pracy eksploatacyjnej. Dlatego wartość tego miernika wypadków jest niższa o 0,43 od wartości z roku 2015. Świadczy to o zwiększeniu się poziomu bezpieczeństwa. Podkreślić należy, że wartość miernika za rok 2016 była najniższa na przestrzeni ostatnich 9 lat.

Tabela 11. Miernik wypadków za lata 2008–2016

Lp.	Rok	Praca eksploatacyjna [mln poc.-km]	Liczba wypadków	Miernik
1.	2008	229,75	894	3,89
2.	2009	209,76	845	4,03
3.	2010	220,37	851	3,86
4.	2011	223,83	849	3,79
5.	2012	218,47	719	3,29
6.	2013	211,45	704	3,33
7.	2014	210,31	671	3,19
8.	2015	218,20	638	2,92
9.	2016	233,54	581	2,49

Rysunek 12. Miernik wypadków za lata 2008–2016



Dane statystyczne wskazują, że bezpieczeństwo sektora kolejowego uległo poprawie w stosunku do roku ubiegłego, na co wskazuje zmniejszenie liczby odnotowanych wypadków, przy zwiększonej w 2016 r. (w stosunku do roku ubiegłego o ok. 7 %) wielkości pracy eksploatacyjnej.

Kontynuowane będą działania Prezesa UTK polegające na podnoszeniu świadomości zarówno podmiotów rynku kolejowego, jak i osób przekraczających tory kolejowe, poprzez udział w kampaniach społecznych, organizowanie spotkań Zespołu zadaniowego ds. monitorowania poziomu bezpieczeństwa sektora kolejowego w Polsce, promowanie kultury bezpieczeństwa, jak również stymulowanie uczestników rynku kolejowego do wdrażania rozwiązań poprawiających poziom bezpieczeństwa w transporcie kolejowym. Szczegółowe działania podejmowane przez Prezesa UTK w 2016 r. w tym zakresie zostały opisane w dalszej części opracowania.

6.4. Ofiary wypadków kolejowych

Liczba ofiar wypadków na ogólnej sieci systemu kolejowego i sieci wydzielonej w 2016 r. wyniosła 263, z czego 169 to ofiary śmiertelne, a 94 – ciężko ranni. Tabela 12 przedstawia szczegółową klasyfikację ofiar poszczególnych rodzajów wypadków wraz z tendencją na przestrzeni lat 2013–2016.

Tabela 12. Liczba ofiar wypadków na sieci ogólnodostępnej i wydzielonej w latach 2013–2016 w podziale na rodzaje zdarzeń

Lp.	Rodzaj wypadku	Ofiary śmiertelne				Ciężko ranni			
		2013	2014	2015	2016	2013	2014	2015	2016
1.	Kolizje	1[9]	1[10]	0	0	1	3[11]	3	2
	zmiana	-	0,0%	-100,0%	-	-	200,0%	0,0%	-33,3%
2.	Wykolejenia	0	0	0	0	0	0	0	0
	zmiana	-	-	-	-	-	-	-	-
3.	Wypadki na przejazdach	52	43	55	48	37	25	41	39
	zmiana	-	-17,3%	27,9%	-12,7%	-	-32,4%	64,0%	-4,9%
4.	Wypadki z udziałem osób i poruszających się pojazdów kolejowych	175	164	173	121	64	67	49	53
	zmiana	-	-6,3%	5,5%	-30,1%	-	4,7%	-26,9%	8,2%
5.	Pożar pojazdu kolejowego	0	0	0	0	0	0	0	0
	zmiana	-	-	-	-	-	-	-	-
6.	Inne	0	0	0	0	1	0	0	0
	zmiana	-	-	-	-	-	-100,0%	-	-
7.	Łączna liczba	228	208	228	169	103	95	93	94
	zmiana	-	-8,8%	9,6%	-25,9%	-	-7,8%	-2,1%	1,1%

Z liczbą zdarzeń poszczególnych rodzajów skorelowana jest liczba ofiar śmiertelnych i ciężko rannych poszczególnych kategorii (Tabela 12). Najliczniejszą grupę **ofiar śmiertelnych** wypadków

[9] *W skutek najechania na pojazd drogowy poza przejazdem kolejowym*
[10] *j.w.*
[11] *W tym 2 osoby ciężko ranne wskutek najechania na pojazd drogowy poza przejazdem kolejowym*

w 2016 r. stanowiły **osoby nieupoważnione** do przebywania na terenie kolejowym (119 zabitych, tj. **70,4%** ogółu ofiar śmiertelnych). Drugą co do liczebności grupę stanowili **użytkownicy przejazdów** i przejść (48 zabitych, co stanowi 28,4% ogółu ofiar śmiertelnych). Również w przypadku osób ciężko rannych występuje podobna zależność. Najliczniejszą grupę (48 osób, co daje **51,1%** wszystkich ciężko rannych) stanowiły **osoby nieupoważnione** do przebywania na obszarze kolejowym. Drugą co do liczebności grupę ciężko rannych stanowili **użytkownicy przejazdów** kolejowo-drogowych i przejść dla pieszych (39 osób ciężko rannych, co stanowi **41,5%** ogółu ciężko rannych).

Dane wskazują, że w minionym roku nastąpił spadek liczby ofiar śmiertelnych we wszystkich kategoriach osób, w tym w grupie użytkowników przejazdów kolejowo-drogowych i przejść przez tory o **9,4%**, zaś w liczbie ofiar śmiertelnych wśród osób nieupoważnionych do przebywania na terenie kolejowym o **29,2%**.

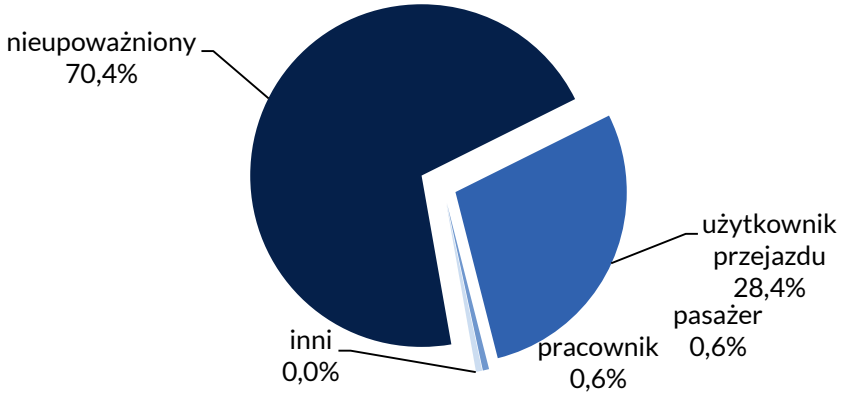
Liczba ciężko rannych pozostała na podobnym poziomie do roku poprzedniego, przy czym w kategorii osób nieupoważnionych do przebywania na terenie kolejowym liczba ciężko rannych **wzrosła o 9,1%**, a liczba ciężko rannych użytkowników przejazdów zwiększyła się o 2,6%. Udział procentowy poszczególnych grup ofiar wypadków przedstawiają Rysunek 13 i Rysunek 14.

Na przestrzeni 4 lat zaobserwować można największy udział wśród ofiar wypadków osób nieupoważnionych na terenie kolei. Skuteczne działania, mogące przyczynić się do zmniejszenia liczby ofiar wśród osób nieupoważnionych, powinny obejmować m.in. odgradzanie obszaru kolejowego, budowanie przejść bezkolizyjnych oraz edukację społeczeństwa.

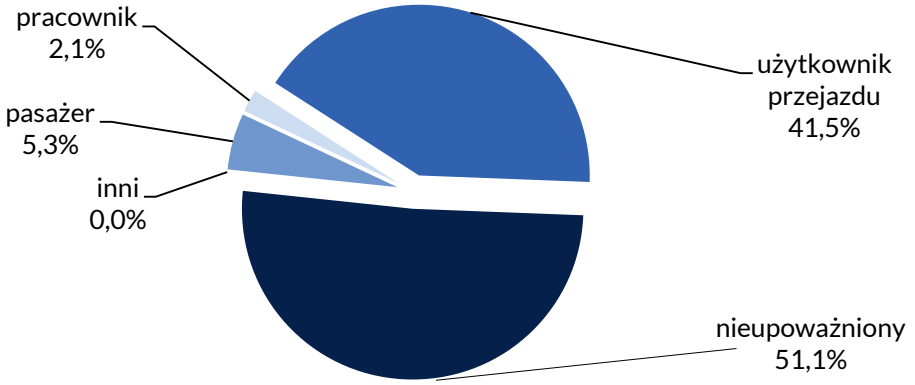
Tabela 13. Ofiary wypadków w latach 2013–2016

Lp.	Kategorie osób	Ofiary śmiertelne				Ciężko ranni			
		2013	2014	2015	2016	2013	2014	2015	2016
1.	Pasażer	6	2	2	1	8	6	6	5
	zmiana	-	-66,7%	0,0%	-50,0%	-	-25,0%	0,0%	-16,7%
2.	Pracownik lub podwykonawca	2	1	3	1	4	4	4	2
	zmiana	-	-50,0%	200,0%	-66,7%	-	0,0%	0,0%	-50,0%
3.	Użytkownik przejazdu lub przejścia	52	38	53	48	35	24	38	39
	zmiana	-	-26,9%	39,5%	-9,4%	-	-31,4%	58,3%	2,6%
4.	Osoba nieupoważniona	166	162	168	119	56	57	44	48
	zmiana	-	-2,4%	3,7%	-29,2%	-	1,8%	-22,8%	9,1%
5.	Inni	2	5	2	0	0	4	1	0
	zmiana	-	150,0%	-60,0%	-100,0%	-	-	-75,0%	-100,0%
6.	Łączna liczba	228	208	228	169	103	95	93	94
	zmiana	-	-8,8%	9,6%	-25,9%	-	-7,8%	-2,1%	1,1%

Rysunek 13. Udział procentowy poszczególnych grup osób zabitych w wypadkach kolejowych w 2016 r.



Rysunek 14. Udział procentowy poszczególnych grup osób ciężko rannych w wypadkach kolejowych w 2016 r.

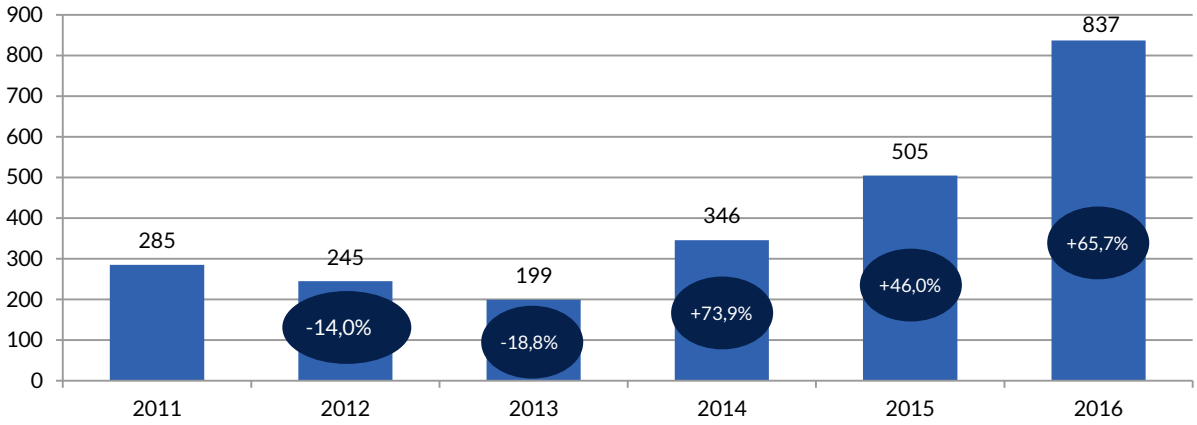


6.5. Incydenty

Istotną grupę zdarzeń związanych z ruchem pociągów, wymagającą stałego monitorowania stanowią incydenty. Incydenty nie niosą ze sobą, w odróżnieniu od wypadków i poważnych wypadków, negatywnych skutków w postaci osób zabitych i ciężko rannych oraz znacznych szkód materialnych. Jednak wskazują na źródło zagrożenia i stanowią wskazówkę przy ustalaniu obszarów działalności przewoźników lub zarządców, wymagających poprawy z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

Przyczyny 80,3% incydentów zaistniałych w 2016 r. leżą po stronie systemu kolejowego. Nadmienić należy, że ta grupa zdarzeń nie obejmuje zdarzeń na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach oraz najechania na osoby podczas przechodzenia przez tory, które mieszczą się wyłącznie w grupie wypadków.

Rysunek 15. Liczba incydentów na liniach kolejowych w latach 2011–2016



Działania nadzorcze w obszarze związanym z systemami zarządzania bezpieczeństwem przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury kolejowej prowadzonymi od połowy 2013 r. wykazały niewłaściwą klasyfikację części zdarzeń, co skutkować mogło nieujmowaniem ich w oficjalnych statystykach Prezesa UTK i Przewodniczącego PKBWK. Na skutek podjęcia przez Prezesa UTK działań egzekwujących poprawną kwalifikację zdarzeń, zaobserwowany został wzrost od 2014 r. liczby zgłaszanych incydentów, w szczególności dotyczących incydentów związanych ze stanem technicznym taboru – stanowiły one w 2015 r. 55,6%, zaś w roku 2016 – 30,9% wszystkich zarejestrowanych incydentów. Rozporządzenie w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym, obowiązujące od 19 marca 2016 r., wprowadziło także nową kategorię incydentu (kat. 68) – „Rozerwanie się pociągu lub składu manewrowego, które nie spowodowało zbiegnięcia wagonów". Od początku obowiązywania rozporządzenia, tj. od 19 marca do końca 2016 r. odnotowano 159 incydentów tej kategorii, co stanowiło 19,0% wszystkich incydentów na liniach kolejowych w 2016 r. Wprowadzenie tej kategorii wynikało z działań podejmowanych wspólne przez Przewodniczącego PKBWK i Prezesa UTK, w następstwie analizy zdarzeń kolejowych i sytuacji potencjalnie niebezpiecznych.

6.6. Analiza przyczyn zdarzeń kolejowych

Charakter zdarzenia oraz jego bezpośrednią przyczynę określa nadawana przez komisję kolejową kategoria, zgodna z wykazem zawartym w załączniku nr 5 do Rozporządzenia w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym. Kategorie zdarzeń oznaczane są według schematu XYY, gdzie X to kategoria literowa oznaczająca powagę zdarzenia (A – poważny wypadek, B – wypadek, C – incydent), zaś YY to kategoria liczbowa zależna od kwalifikacji przyczyny.

Tabela 14. Przyczyny wypadków i poważnych wypadków w latach 2014–2016 w podziale na kategorie liczbowe

Lp.	Kat. (A, B)	Opis przyczyny	2012	2013	2014	2015	2016	Zmiana 2016 /2015
1.	00	Inne niż poniżej wymienione przyczyny lub nałożenie się kilku przyczyn jednoczenie, tworząc równoważne przyczyny	nd	nd	nd	nd	5	-
2.	01	Wyprawienie pojazdu kolejowego na tor zajęty, zamknięty albo przeciwny do zasadniczego lub w kierunku niewłaściwym	2	1	0	0	0	-
3.	02	Przyjęcie pojazdu kolejowego na stację na tor zamknięty lub zajęty	0	0	0	0	1	-
4.	03	Wyprawienie, przyjęcie lub jazda pojazdu kolejowego po niewłaściwie ułożonej, niezabezpieczonej drodze przebiegu albo niewłaściwa obsługa urządzeń sterowania ruchem kolejowym	16	14	15	19	18	-5,3%
5.	04	Niezatrzymanie się pojazdu kolejowego przed sygnałem "Stój" lub w miejscu, w którym powinien się zatrzymać, albo uruchomienie pojazdu kolejowego bez wymaganego zezwolenia	17	16	29	20	18	-10,0%
6.	05	Niezachowanie ostrożności po minięciu przez pojazd kolejowy samoczynnego semafora odstępowego wskazującego sygnał „Stój” lub sygnał wątpliwy po uprzednim zatrzymaniu się przed tymi sygnałami	0	1	0	1	0	-100,0%
7.	06	Przekroczenie największej dozwolonej prędkości jazdy	1	0	0	0	3	-
8.	07	Wykonanie manewru stwarzającego zagrożenie bezpieczeństwa ruchu pociągów	1	1	2	2	1	-50,0%
9.	08	Zbiegnięcie pojazdu kolejowego	5	7	5	6	7	+16,7%

Lp.	Kat. (A, B)	Opis przyczyny	2012	2013	2014	2015	2016	Zmiana 2016 /2015
10.	09	Uszkodzenie lub złe utrzymanie nawierzchni, mostu lub wiaduktu, w tym również niewłaściwe wykonywanie robót, np. nieprawidłowy rozładunek materiałów, nawierzchni, pozostawienie materiałów i sprzętu (w tym maszyn drogowych) na torze lub w skrajni pojazdu kolejowego lub najechanie pojazdu kolejowego na elementy budowli	53	73	61	49	29	-40,8%
11.	10	Uszkodzenie lub zły stan techniczny pojazdu kolejowego z napędem, pojazdu kolejowego specjalnego przeznaczenia (w tym również najechanie na przedmiot stanowiący część konstrukcyjną pojazdu kolejowego z napędem, pojazdu kolejowego przeznaczenia) oraz uszkodzenie lub nieprawidłowe działanie części pokładowej urządzeń umożliwiających kontrolę prowadzenia pojazdu kolejowego (ERTMS)	0	6	5	8	7	-12,5%
12.	11	Uszkodzenie lub zły stan techniczny wagonu (w tym także najechanie na część konstrukcyjną wagonu)	21	15	21	18	18	0,0%
13.	12	Uszkodzenie lub wadliwe działanie urządzeń sterowania ruchem kolejowym	2	2	2	2	1	-50,0%
14.	13	Najechanie pojazdu kolejowego na pojazd kolejowy lub inną przeszkodę (np. płozę hamulcową, wózek bagażowy, pocztowy itp.	11	13	15	25	27	+8,0%
15.	14	Zamach zbrodniczy	0	0	0	0	0	-
16.	15	Przedwczesne rozwiązanie drogi przebiegu lub uchylenie zamknięcia i przełożenie zwrotnicy pod pojazdem kolejowym	10	23	11	11	19	+72,7%
17.	16	Niewłaściwe zestawienie pociągu lub składu manewrowego	0	0	0	1	2	+100,0%
18.	17	Niewłaściwe załadowanie, rozładowanie, nieprawidłowości w zabezpieczeniu ładunku lub inne nieprawidłowości w czynnościach ładunkowych	3	6	13	7	3	-57,1%
19.	18	Najechanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszynę drogową, maszynę rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym z rogatkami (kat. A wg metryki przejazdowej)	9	9	5	8	10	+25,0%

Lp.	Kat. (A, B)	Opis przyczyny	2012	2013	2014	2015	2016	Zmiana 2016 /2015
20.	19	Najechanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszynę drogową, maszynę rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym wyposażonym w samoczynny system przejazdowy z sygnalizacją świetlną i rogatkami (kat. B)	16	15	12	14	15	+7,1%
21.	20	Najechanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszynę drogową, maszynę rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym wyposażonym w samoczynny system przejazdowy z sygnalizacją świetlną i bez rogatek (kat. C)	52	40	41	33	21	-36,4%
22.	21	Najechanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszynę drogową, maszynę rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym niewyposażonym w system przejazdowy (kat. D)	158	167	133	118	139	+17,8%
23.	22	Najechanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszynę drogową, maszynę rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe użytku prywatnego (kat. F)	2	2	0	2	0	-100,0%
24.	23	Najechanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszynę drogową, maszynę rolniczą) lub odwrotnie poza przejazdami kolejowo-drogowymi na stacjach i szlakach lub na torze komunikacyjno-dojazdowym do bocznicy	7	4	11	7	5	-28,6%
25.	24	Pożar w pociągu, składzie manewrowym lub pojeździe kolejowym	1	2	3	0	3	-
26.	26	Pożar w obiekcie budowlanym itp. w granicach obszaru kolejowego, pożar lasu w granicach do końca pasa przeciwpożarowego, pożar zbóż, traw i torowisk powstały w granicach obszaru kolejowego	0	0	0	0	0	-
27.	27	Eksplozja w pociągu, składzie manewrowym lub pojeździe kolejowym	0	0	0	0	0	-
28.	28	Klęski żywiołowe (np. powódź, zaspy śnieżne, zatory lodowe, huragany, osunięcia się ziemi)	0	4	2	1	5	+400,0%
29.	29	Katastrofy budowlane w bezpośrednim sąsiedztwie torów kolejowych, po których odbywa się normalny ruch pociągów	0	0	0		0	-

Lp.	Kat. (A, B)	Opis przyczyny	2012	2013	2014	2015	2016	Zmiana 2016 /2015
30.	30	Złośliwe, chuligańskie lub lekkomyślne występki (np. obrzucenie pociągu kamieniami, kradzież ładunku z pociągu lub składu manewrowego będącego w ruchu, ułożenie przeszkody na torze, dewastacja urządzeń energetycznych, łączności, sterowania ruchem kolejowym lub nawierzchni oraz ingerencja w te urządzenia)	6	4	3	1	3	+200,0%
31.	31	Najechanie pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu strzeżonym	9	4	4	10	6	-40,0%
32.	32	Najechanie pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory na przejeździe kolejowo-drogowym z samoczynnym systemem przejazdowym (kat. B, C)	10	4	7	9	9	0,0%
33.	33	Najechanie pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory na pozostałych przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach	16	14	14	14	12	-14,3%
34.	34	Najechanie pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory poza przejazdami kolejowo-drogowymi lub przejściami na stacjach i szlakach	255	232	235	235	174	-26,0%
35.	35	Zdarzenia z osobami związane z ruchem pojazdu kolejowego (wskakiwanie, wypadnięcie z pociągu, pojazdu kolejowego, silny dojazd lub gwałtowne hamowanie pojazdu kolejowego)	31	21	19	12	20	+66,7%
36.	36	Zignorowanie przez prowadzącego pojazd drogowy sygnałów zabraniających wjazdu na przejazd kolejowo-drogowy i uszkodzenie rogatki lub sygnalizatorów drogowych	0	0	0	0	0	-
37.	37	Rozerwanie się pociągu, które nie spowodowało zbiegnięcia wagonów	2	1	0	1	0	-100,0%
38.	38	Wadliwe działanie budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego lub przejazdów kolejowych spowodowanych kradzieżą	1	0	0	2	0	-100,0%
39.	39	Wjazd pojazdu kolejowego korzystającego z zasilania w energię trakcyjną z sieci trakcyjnej na niezajęty tor niezelektryfikowany	0	0	0	1	0	-100,0%

Lp.	Kat. (A, B)	Opis przyczyny	2012	2013	2014	2015	2016	Zmiana 2016 /2015
40.	40	Niekontrolowane uwolnienie się towaru niebezpiecznego z wagonu lub opakowania wymagające interwencji władz lub zastosowania środków do likwidacji zagrożenia pożarowego, chemicznego, biologicznego na stacji lub na szlaku	0	0	0	1	0	-100,0%
41.	Bez kat.	Kategoria nie została ustalona lub ustalanie przyczyny zdarzenia trwa	2	3	3	0	0	-
42.	**Łączna liczba**		**719**	**704**	**671**	**638**	**581**	**-8,9%**

Tabela 15. Przyczyny incydentów w latach 2014–2016 w podziale na kategorie liczbowe

Lp.	Kat.	Opis przyczyny	2012	2013	2014	2015	2016	Zmiana 2016 /2015
1.	C41	Wyprawienie pojazdu kolejowego na tor zajęty, zamknięty albo przeciwny do zasadniczego lub w kierunku niewłaściwym	2	2	2	1	3	200,0%
2.	C42	Przyjęcie pojazdu kolejowego na stację na tor zamknięty lub zajęty	0	1	2	5	0	-100,0%
3.	C43	Wyprawienie, przyjęcie lub jazda pojazdu kolejowego po niewłaściwie ułożonej, niezabezpieczonej drodze przebiegu albo niewłaściwa obsługa lub brak obsługi urządzeń sterowania ruchem kolejowym	6	11	27	19	44	131,6%
4.	C44	Niezatrzymanie się pojazdu kolejowego przed sygnałem „Stój" lub w miejscu, w którym powinien się zatrzymać, albo uruchomienie pojazdu kolejowego bez wymaganego zezwolenia	16	19	35	44	57	29,5%
5.	C45	Przekroczenie największej dozwolonej prędkości jazdy	0	0	2	1	3	200,0%
6.	C46	Wykonanie manewru stwarzającego zagrożenie bezpieczeństwa ruchu pociągów	0	1	0	0	1	-
7.	C47	Zbiegnięcie pojazdu kolejowego	1	4	1	2	3	50,0%
8.	C48	Przedwczesne rozwiązanie drogi przebiegu lub uchylenie zamknięcia i przełożenie zwrotnicy pod pojazdem kolejowym	1	0	0	2	0	-100,0%
9.	C49	Niewłaściwe zestawienie pociągu	0	0	1	1	2	100,0%
10.	C50	Niewłaściwe załadowanie, rozładowanie, nieprawidłowości w zabezpieczeniu ładunku lub inne nieprawidłowości w czynnościach ładunkowych	12	2	7	5	10	100,0%
11.	C51	Uszkodzenie nawierzchni, mostu lub wiaduktu, sieci trakcyjnej, również niewłaściwe wykonywanie robót, np. wadliwy rozładunek materiałów, pozostawienie materiałów i sprzętu (w tym maszyn drogowych) na torze lub w skrajni pojazdu kolejowego	17	13	19	15	34	126,7%

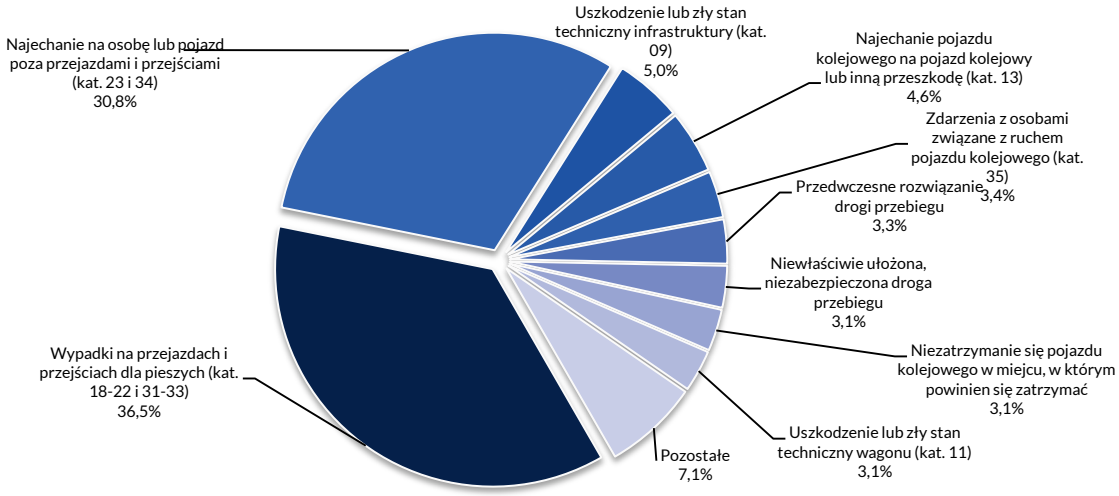
Lp.	Kat.	Opis przyczyny	2012	2013	2014	2015	2016	Zmiana 2016 /2015
12.	C52	Nieprawidłowe zadziałanie urządzeń sterowania ruchem kolejowym powodujące: – nieosłonięcie sygnałem „Stój" odstępu blokady liniowej, zajętego przez pojazd kolejowy, – nastawienie sygnału zezwalającego na semaforze przy nieprawidłowo ułożonej drodze przebiegu, nieprawidłowej pracy urządzeń niezajętości torów lub rozjazdów, niewłaściwym działaniu urządzeń blokady stacyjnej lub liniowej – nieostrzeganie i niezabezpieczenie użytkowników drogi przed pociągiem zbliżającym się do przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia wyposażonego w system przejazdowy	2	5	2	1	2	100,0%
13.	C53	Uszkodzenie lub zły stan techniczny pojazdu kolejowego z napędem, pojazdu kolejowego specjalnego przeznaczenia powodujące konieczność jego wyłączenia z ruchu na skutek wskazań przez urządzenia detekcji stanu awaryjnego taboru, potwierdzonych w warunkach warsztatowych (gorące maźnice, gorący hamulec skutkujący przesuniętą obręczą), a także innych usterek w pojazdach kolejowych będących w ruchu zauważonych przez personel obsługi (np. pęknięty resor)	5	2	18	16	21	31,3%
14.	C54	Uszkodzenie lub zły stan techniczny wagonu, powodujące konieczność jego wyłączenia z ruchu na skutek wskazań przez urządzenia detekcji stanu awaryjnego taboru, potwierdzonych w warunkach warsztatowych (gorące maźnice, gorący hamulec skutkujący przesuniętą obręczą), a także innych usterek w pojazdach kolejowych będących w ruchu zauważonych przez personel obsługi	77	50	126	281	259	-7,8%
15.	C55	Pożar w pociągu lub w pojeździe kolejowym niepowodujący negatywnych skutków dla mienia lub środowiska, bez poszkodowanych	19	22	30	30	20	-33,3%
16.	C56	Pożar w pojedzie kolejowym, z wyjątkiem pożarów w pociągach	0	0	3	0	1	-

Lp.	Kat.	Opis przyczyny	2012	2013	2014	2015	2016	Zmiana 2016 /2015
17.	C57	Pożar w obiekcie budowlanym itp., w granicach obszaru kolejowego, pożar lasu w granicach do końca pasa przeciwpożarowego, pożar zbóż, traw i torowisk powstały w granicach obszaru kolejowego	3	1	1	0	2	-
18.	C59	Niekontrolowane uwolnienie się materiału niebezpiecznego z wagonu lub opakowania wymagające zastosowania środków do likwidacji zagrożenia pożarowego, chemicznego, biologicznego na stacji lub na stacji	3	5	1	1	13	1200,0%
19.	C60	Najechanie pojazdu kolejowego na przeszkodę (np. płozę hamulcową, wózek bagażowy, pocztowy itp.) bez wykolejenia i ofiar w ludziach	21	15	25	21	30	42,9%
20.	C61	Zamach zbrodniczy	0	0	0	0	0	-
20.	C62	Katastrofy żywiołowe (np. powódź, zaspy śnieżne, zatory lodowe, huragany, osunięcia się ziemi)	3	4	8	13	22	69,2%
21.	C63	Katastrofy budowlane w bezpośrednim sąsiedztwie torów kolejowych, po których odbywa się normalny ruch pociągów	0	0	0	0	1	-
22.	C64	Złośliwe, chuligańskie lub lekkomyślne występki (np. obrzucenie pociągu kamieniami, ułożenie przeszkody na torze, dewastacja urządzeń energetycznych, łączności, sterowania ruchem kolejowym lub nawierzchni oraz ingerencja w urządzenia)	19	15	21	21	64	204,8%
23.	C65	Zdarzenia z osobami związane z ruchem pojazdu kolejowego (wskakiwanie, wypadnięcie z pociągu, pojazdu kolejowego, silny dojazd lub gwałtowne hamowanie pojazdu kolejowego) niepowodujące ofiar z ludźmi	36	26	12	19	24	26,3%
24.	C66	Niezatrzymanie się pojazdu drogowego przed zamkniętą rogatką (półrogatką) i uszkodzenie jej lub sygnalizatorów drogowych	1	1	1	5	54	980,0%
25.	C67	Nieprawidłowości w działaniach urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego lub pojazdów kolejowych spowodowane kradzieżą	1	0	2	2	1	-50,0%
26.	C68	Rozerwanie się pociągu lub składu manewrowego, które nie spowodowało zbiegnięcia wagonów	nd	nd	nd	nd	159	-

Lp.	Kat.	Opis przyczyny	2012	2013	2014	2015	2016	Zmiana 2016 /2015
27.	C69	Inne niż powyżej wymienione przyczyny lub nałożenia się kilku przyczyn jednocześnie, tworząc równoważne przyczyny	nd	nd	nd	nd	7	-
28.	**Łączna liczba**		**245**	**199**	**346**	**505**	**837**	**65,7%**

Dane przedstawione w tabelach wskazują, że w 2016 r. najwięcej wypadków było spowodowanych potrąceniem przez pociągi osób lub pojazdów przekraczających tory w miejscach niedozwolonych (kategorie 34 i 23) oraz najechaniem pojazdu kolejowego na pojazd drogowy lub osoby na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu przez tory (kategorie 18–22 i 31–33). Wypadki tych kategorii stanowiły w 2016 r. łącznie 67,3% wypadków na liniach kolejowych.

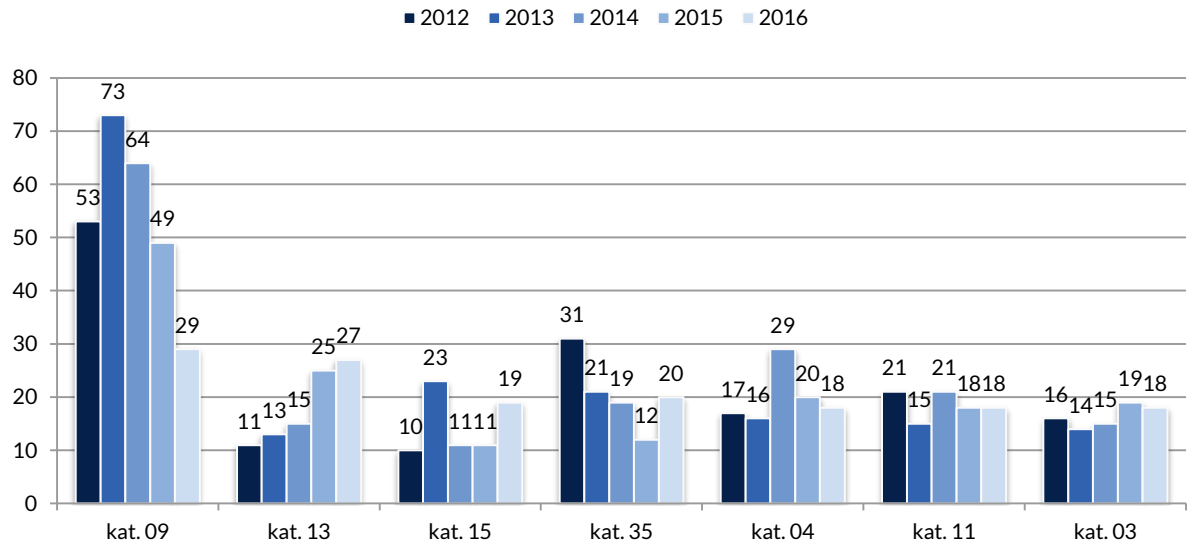
Rysunek 16. Udział procentowy wypadków w 2016 r. według kategorii



Wśród pozostałych wypadków, stanowiących 32,7%, najliczniejsze kategorie w 2016 r. to wypadki:

- wskutek uszkodzenia lub złego utrzymania nawierzchni kolejowej lub obiektu inżynieryjnego (kat. 09) – 29 zdarzeń;
- wskutek najechania pojazdu kolejowego na pojazd kolejowy lub inną przeszkodę (kat. 13) – 27 zdarzeń;
- z osobami związane z ruchem pojazdu kolejowego (kat. 35) – 20 zdarzeń;
- wskutek przedwczesnego rozwiązania drogi przebiegu lub uchylenia zamknięcia i przełożenia zwrotnicy pod pojazdem kolejowym (kat. 15) – 19 zdarzeń;
- spowodowane jazdą pojazdu kolejowego po niewłaściwie ułożonej, niezabezpieczonej drodze przebiegu lub nieprawidłową obsługą urządzeń SRK (kat. 03) – 18 zdarzeń;
- spowodowane niezatrzymaniem się pojazdu kolejowego lub ruszeniem bez zezwolenia (kat. 04) – 18 zdarzeń;
- spowodowane uszkodzeniem lub złym stanem technicznym wagonu (kat. 11) – 18 zdarzeń.

Rysunek 17. Liczby wypadków wybranych kategorii w latach 2012–2016



Wypadki powyższych kategorii stanowiły łącznie 25,6% wszystkich wypadków na liniach kolejowych w 2016 r., zaś w latach 2012–2016 były najliczniej występującymi kategoriami wypadków innych niż wypadki wskutek najechania na pojazdy drogowe lub osoby na przejazdach kolejowo-drogowych i poza przejazdami. Rysunek 18 przedstawia porównanie liczby zdarzeń poszczególnych kategorii, dla których odnotowano znaczący spadek liczby wypadków i incydentów w 2016 r. w porównaniu do 2015 r. Zdarzenia te wynikały z:

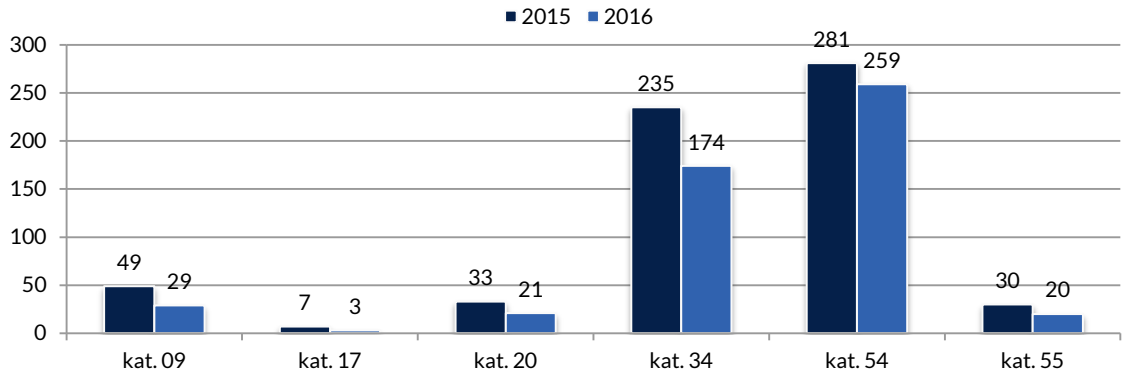
dla wypadków:

- uszkodzenia lub złego utrzymania nawierzchni (kat. 09) – spadek o 40,8%;
- nieprawidłowości w czynnościach ładunkowych (kat 17) – spadek o 57,1%;
- najechania pojazdu kolejowego na pojazd drogowy lub odwrotnie na przejeździe kat. C (kat. 20) – spadek o 36,4%;
- najechania na osoby podczas przechodzenia przez tory poza przejazdami i przejściami (kat. 34) – spadek o 26,0%;

dla incydentów:

- uszkodzenia lub złego stanu technicznego wagonu (kat. 54) – spadek o 7,8%;
- pożaru w pociągu lub w pojeździe kolejowym niepowodującego negatywnych skutków dla mienia lub środowiska, bez poszkodowanych (kat. 55) – spadek o 33,3%.

Rysunek 18. Porównanie liczby zdarzeń, wśród których zaobserwowano tendencję spadkową w 2016 r.



Rysunek 19 przedstawia porównanie liczby zdarzeń poszczególnych kategorii, dla których odnotowano znaczący wzrost liczby wypadków i incydentów w 2016 r. w porównaniu do 2015 r. Zdarzenia te wynikały z:

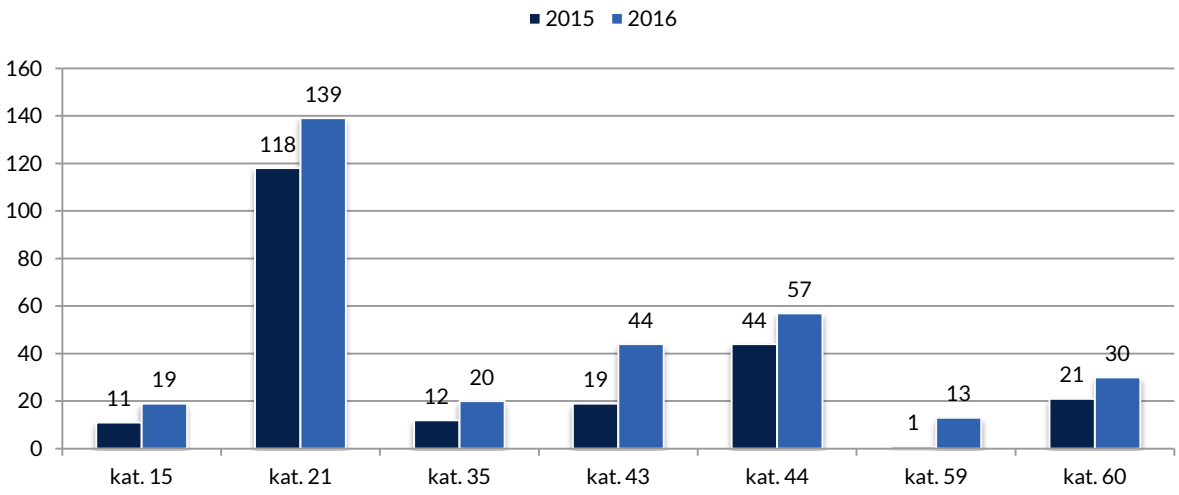
dla wypadków:

- przedwczesnego rozwiązania drogi przebiegu (kat. 15) – wzrost o 72,7%,
- najechania pojazdu kolejowego na pojazd drogowy lub odwrotnie na przejeździe kat. B (kat. 19) – wzrost o 17,8%,
- zdarzenia z osobami związanego z ruchem pojazdu kolejowego (kat. 35) – wzrost o 66,7%;

dla incydentów:

- wyprawienia, przyjęcia lub jazdy pojazdu kolejowego po niewłaściwie ułożonej, niezabezpieczonej drodze przebiegu (kat. 43) – wzrost o 131%,
- niezatrzymanie się pojazdu kolejowego przed sygnałem „Stój" (kat. 44) – wzrost o 131,6%
- niekontrolowanego uwolnienia się materiału niebezpiecznego z wagonu lub opakowania (kat. 59) – wzrost o 1200% z (z 1 do 13 zdarzeń),
- najechanie pojazdu kolejowego na przeszkodę bez wykolejenia i ofiar w ludziach (kat. 60) – wzrost o 42,9%.

Rysunek 19. Porównanie liczby zdarzeń, wśród których zaobserwowano tendencję wzrostową w 2016 r.

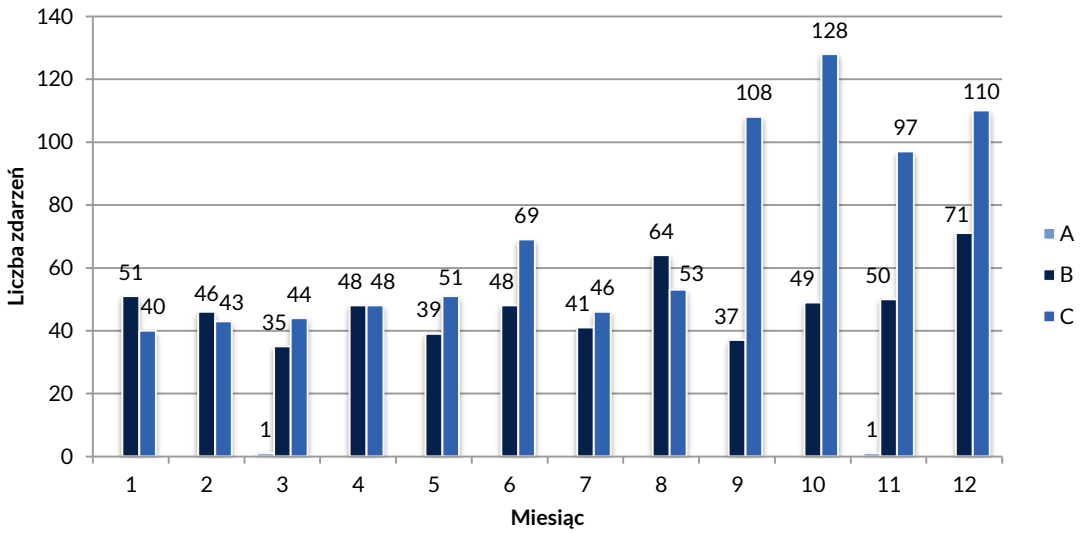


Co do zasady wzrost liczby incydentów na przestrzeni ostatnich trzech lat wynika m.in. z podjętych przez Prezesa UTK działań egzekwujących poprawną kwalifikację tego rodzaju zdarzeń, w tym w zakresie zdarzeń kat. C54 (utrzymanie lub zły stan techniczny wagonu). Niepokojący Prezesa UTK jest jednak wzrost liczby wypadków i incydentów przedstawionych kategorii, w związku z czym przyczyny tych zdarzeń zostaną szczegółowo przeanalizowane oraz zostanie opracowany plan działań mających na celu ograniczenie ich występowania.

6.6.1. Rozkład zdarzeń w czasie

Dane zgromadzone w rejestrze zdarzeń kolejowych wskazują, że liczba wypadków i incydentów w 2016 r. różniła się w poszczególnych miesiącach, przy czym można wskazać miesiące, w których odnotowano ich znaczący wzrost.

Rysunek 20. Zdarzenia w poszczególnych miesiącach w 2016 r.

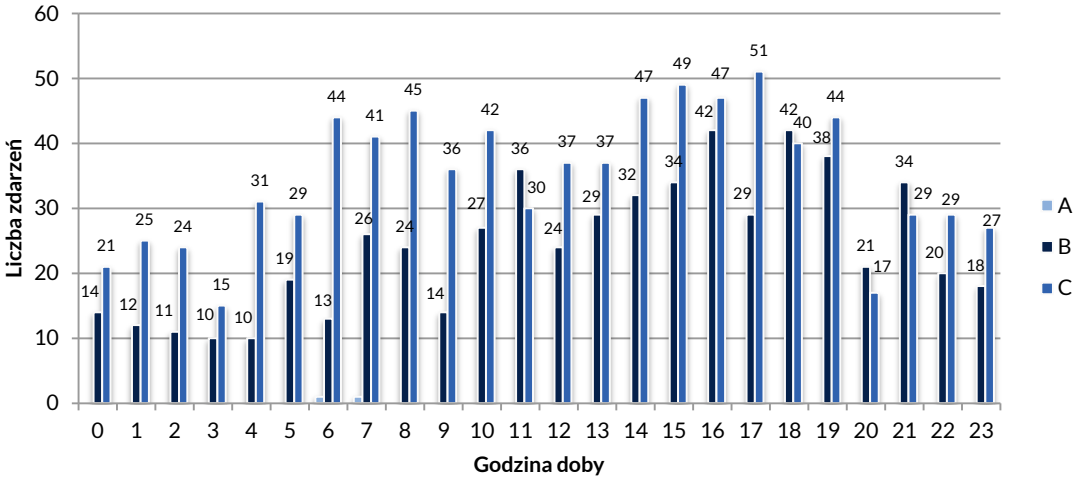


Najwięcej zdarzeń kolejowych wystąpiło pod koniec roku – od września do grudnia. W grudniu wystąpiła największa liczba zdarzeń w całym roku (190 wypadków i incydentów), drugim miesiącem pod względem liczby zdarzeń był październik (181). Zdarzenia zaistniałe w ostatnich czterech miesiącach 2016 r. stanowią 44,9% wszystkich zdarzeń. W grudniu miało miejsce najwięcej w całym roku wypadków wskutek najechania pojazdu kolejowego na przeszkodę (kat. 13) – 8 zdarzeń oraz incydentów wskutek niezatrzymania się pojazdu kolejowego przed sygnałem „Stój" lub w miejscu, w którym powinien się zatrzymać (kat. 44) – 10 zdarzeń.

Do występowania zwiększonej liczby zdarzeń w okresie jesiennym przyczyniają się, zgodnie z informacjami zawartymi w Protokołach Ustaleń Końcowych ze zdarzeń, złe warunki atmosferyczne, w tym: mokre toki szynowe wskutek opadów deszczu, zamglenie, śliska nawierzchnia drogowa oraz opady śniegu ograniczające widzialność i słyszalność.

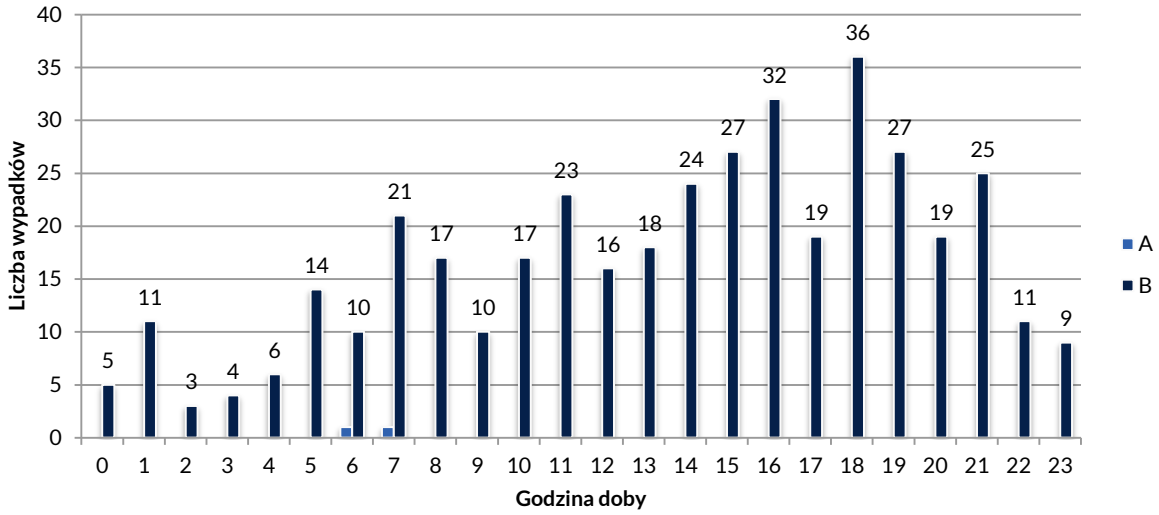
Podobne tendencje można również zaobserwować w odniesieniu do występowania zdarzeń w ciągu doby.

Rysunek 21. Zdarzenia w poszczególnych godzinach doby w 2016 r.



Najwięcej zdarzeń kolejowych występuje między godziną 15 a 20. W tych godzinach miało miejsce 416 zdarzeń (185 wypadków i 231 incydentów), co stanowi 29,3% wszystkich zdarzeń kolejowych w 2016 r. Wśród nich 1/3 to wypadki z udziałem osób i poruszających się pojazdów kolejowych oraz wypadki na przejazdach kolejowo-drogowych.

Rysunek 22. Wypadki na przejazdach i wypadki z udziałem osób w poszczególnych godzinach doby w 2016 r.



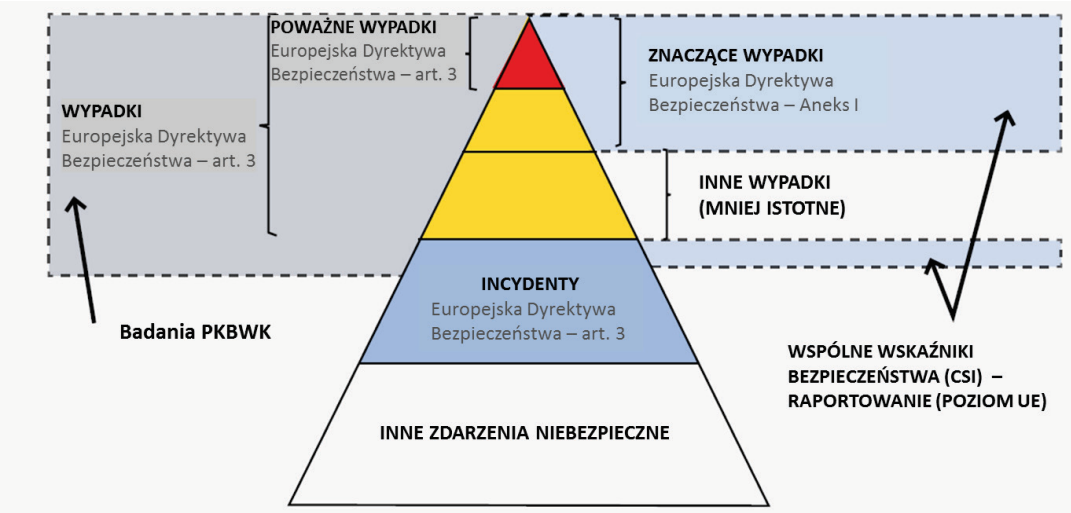
Jak pokazuje Rysunek 22, wypadki na przejazdach i wypadki z udziałem osób i poruszających się pojazdów kolejowych (kategorie 18–22 i 31–35) najliczniej występują w przedziale godzin 15-20. W 2016 r. zdarzeń tych kategorii było 406, z czego 141 (34,7%) wydarzyło się między godziną 15 a 20. Zwiększona liczba zdarzeń w godzinach popołudniowych wiąże się ze zwiększonym ruchem pojazdów kołowych np. osób wracających z pracy lub udających się po zakupy (tzw. godziny szczytu).

6.7. Zdarzenia inne niż poważne wypadki, wypadki i incydenty

Konieczność rejestrowania, i badania zdarzeń innych niż zdarzenia kolejowe wynika z przepisów prawa – Rozporządzenia Komisji (UE) nr 1158/2010 i Rozporządzenia Komisji (UE) nr 1169/2010 – kryterium Q. W związku z czym zobowiązane do przeprowadzenia analizy są wszystkie certyfikowane i autoryzowane podmioty rynku kolejowego. Poddawanie analizie wydarzeń, w których poziom naruszenia bezpieczeństwa czy wzrost poziomu ryzyka jest najmniejszy, jest szczególnie ważne z punktu widzenia proaktywnego zarządzania bezpieczeństwem oraz wdrażania kultury bezpieczeństwa. Nie ulega wątpliwości, że wdrożenie działań profilaktycznych wiąże się z poniesieniem niższych nakładów finansowych, w porównaniu do przeprowadzania doraźnych kontroli zagrożeń. Zdarzenia potencjalnie wypadkowe i inne niebezpieczne zdarzenia gromadzą przypadki o niewielkich skutkach jednostkowych, jednakże o ogromnym potencjale do poprawy poziomu bezpieczeństwa.

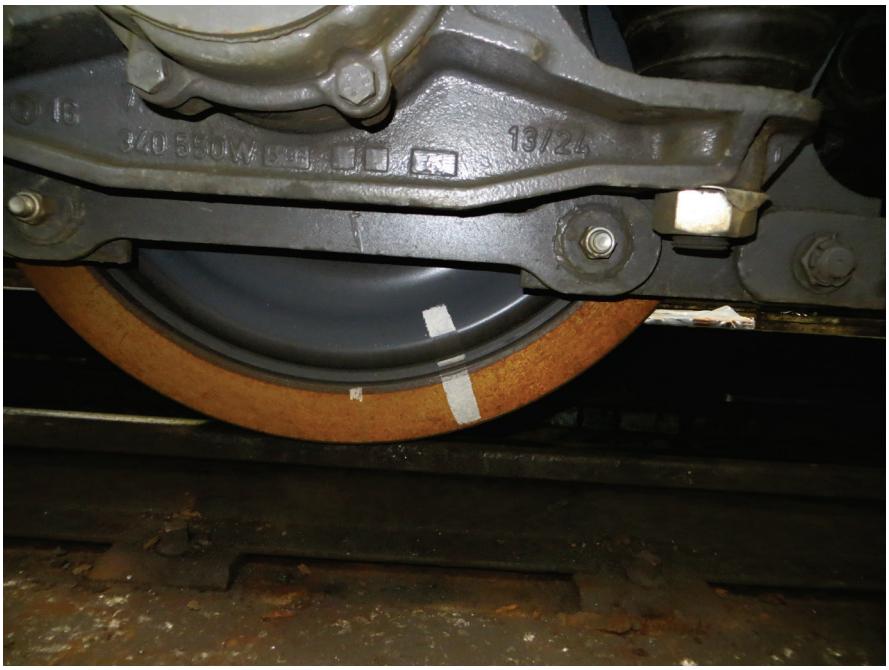
Rysunek 23 przedstawia zależność pomiędzy poszczególnymi zdarzeniami, koniecznością ich zgłaszania oraz badania. Dodatkowo obrazuje ogólną docelową proporcję pomiędzy liczebnością poszczególnych kategorii wydarzeń (najmniej zdarzeń o największych konsekwencjach i najwięcej o najmniejszych).

Rysunek 23. Piramida wydarzeń kolejowych



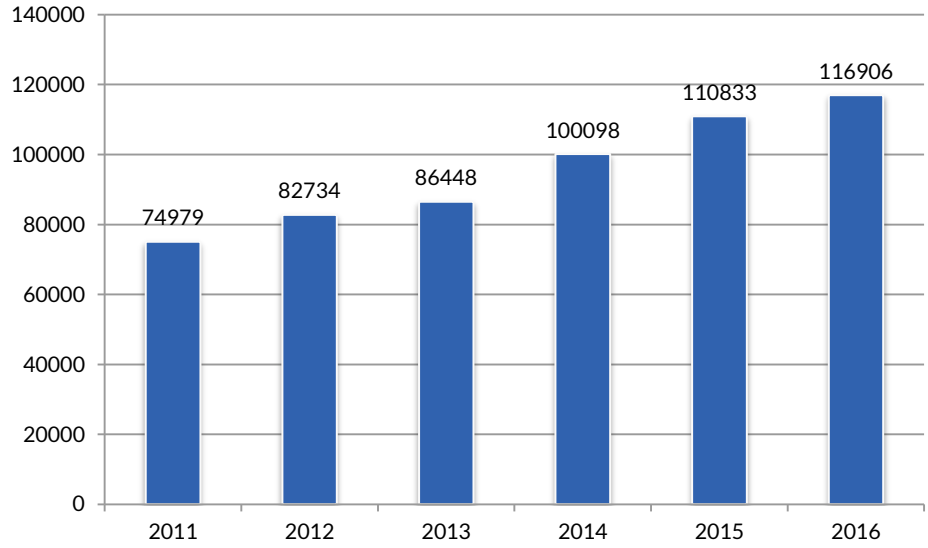
Rysunek 23 został opracowany na podstawie „Railway Safety Performance in the European Union 2016" – raportu bezpieczeństwa kolei Unii Europejskiej za rok 2015. Raport wskazuje na jeszcze jedną prawidłowość – na zidentyfikowane ok. 200 zdarzeń badanych przez NIB[12], statystycznie przypada ok. 2000 znaczących wypadków oraz 11000 zdarzeń poprzedzających – prekursorów. Pokazuje to, jak ważne jest należyte analizowanie zdarzeń „z dołu" piramidy (np. prekursorów), aby nie doprowadziły one do poważnych wypadków.

W Polsce największą bazę zdarzeń potencjalnie wypadkowych i innych niebezpiecznych zdarzeń w formie rejestru sytuacji potencjalnie niebezpiecznych prowadzi narodowy zarządca infrastruktury - PKP PLK. Historycznie nazywano je „trudnościami eksploatacyjnymi", jednak od roku 2016 kategoria ta została zmieniona, tak aby zapewnić zgodność z wymaganiami Rozporządzenia Komisji (UE) nr 1169/2010.



[12]National Investigation Body – Krajowy Organ Dochodzeniowy, w Polsce jest to Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych

Rysunek 24. Liczba wydarzeń kategorii D i 0 [na podstawie PKP PLK]



W latach 2011-2016 odnotowano stały wzrost liczby sytuacji potencjalnie niebezpiecznych. Wynika to z bardzo skrupulatnego podejścia do rejestrowania nawet najdrobniejszych błędów operacyjnych. Biorąc pod uwagę wielkość zarządzanej infrastruktury, wzrost odnotowywanych sytuacji należy ocenić pozytywnie – świadczy to o podnoszeniu poziomu kultury bezpieczeństwa, zwłaszcza w aspekcie swobody zgłaszania wydarzeń. Odzwierciedla to zasadę, że pierwszym krokiem do systemowego, proaktywnego zarządzania bezpieczeństwem jest posiadanie bazy danych, którą następnie można poddać analizie.

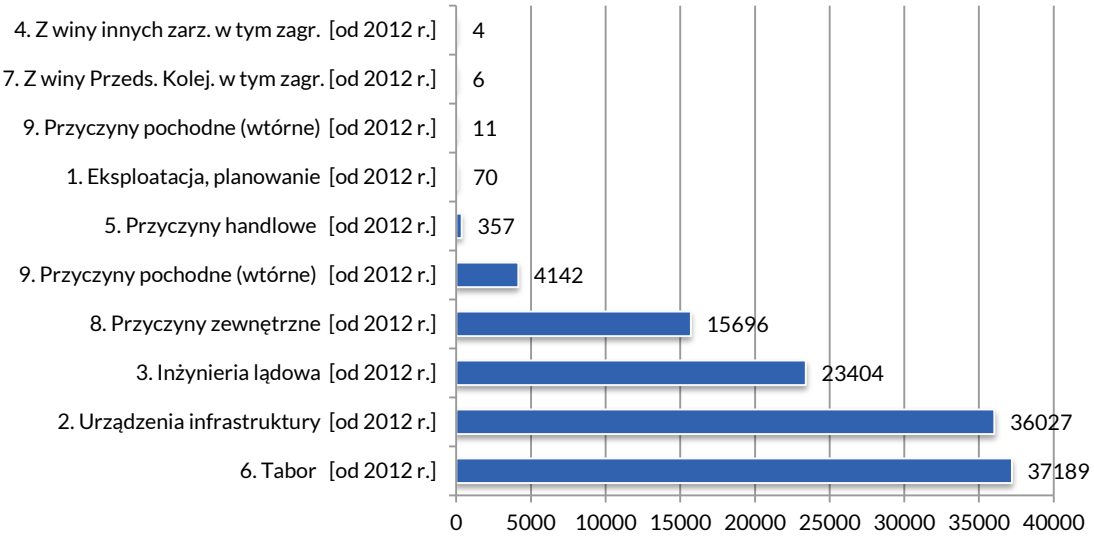
Analiza dotyczy zarejestrowanych w 2016 r. sytuacji potencjalnie niebezpiecznych, aktualnych na koniec czerwca 2017 r. W przekazanym przez PKP PLK rejestrze sytuacji potencjalnie niebezpiecznych identyfikowano zdarzenia dwóch kategorii:

- D – sytuacje potencjalnie niebezpieczne – 116756 przypadków;
- 0 – brak kategorii – 150 przypadków.

Jakość prowadzonych rejestrów ma kluczowy wpływ na rzetelność przeprowadzanych analiz. W wydarzeniach zakwalifikowanych jako kategoria „0" – znajdują się przypadki wszystkich przyczyn wymienionych w poniższej analizie (np. zarówno uszkodzeń SSP jak i wykrycia na urządzeniach DSAT), jednakże udział takich błędnie przypisanych kategorii jest na poziomie 0,0013% i wydaje się, że można to traktować jako dopuszczalny błąd przy prowadzeniu tak rozproszonej i rozległej bazy danych.

Rysunek 25 przedstawia podział wszystkich zdarzeń potencjalnie niebezpiecznych na poszczególne grupy przyczyn, według metodyki przyjętej przez PKP PLK. Jak wynika z tego zestawienia najliczniejszą grupę stanowią przyczyny po stronie „taboru" – 32%, jednakże kolejne dwie grupy „urządzenia infrastruktury" (31%) oraz „inżynieria lądowa" (20%) można rozpatrywać wspólnie.

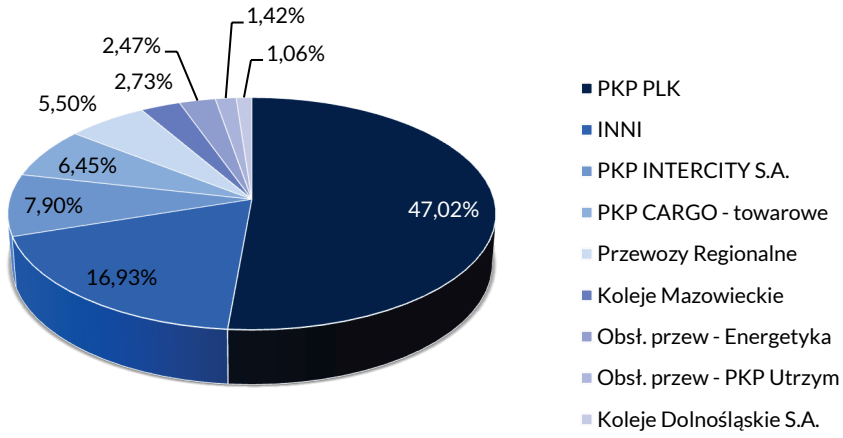
Rysunek 25. Podział sytuacji potencjalnie niebezpiecznych na grupy przyczyn [dane PKP PLK]



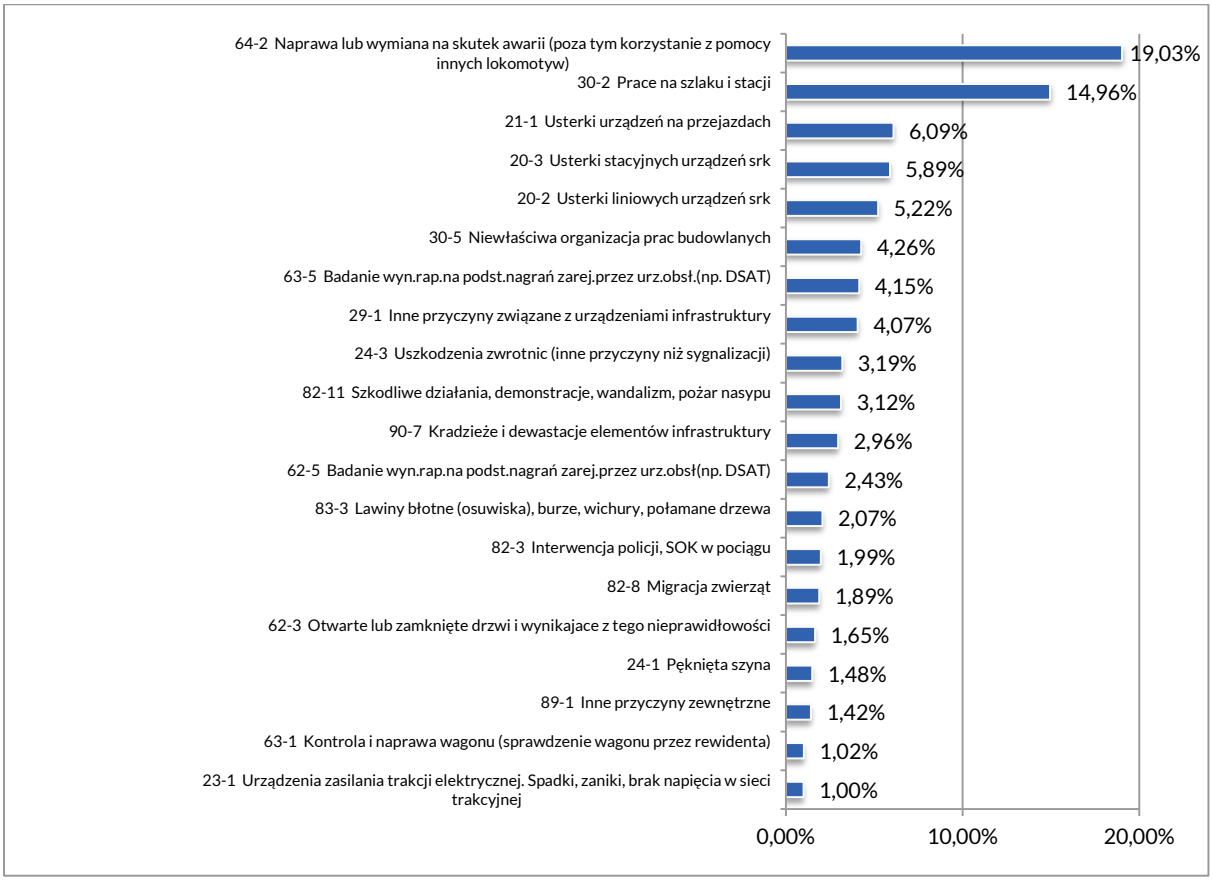
Narodowy zarządca infrastruktury identyfikuje również dla każdego zdarzenia podmiot odpowiedzialny za jego zaistnienie, zgodnie z filozofią oddzielania postępowań wypadkowych od tych orzekających o winie. Rysunek 26 przedstawia podział podmiotów odpowiedzialnych za zaistnienie danego zdarzenia. Jak wynika z niego, za zdecydowaną większość zdarzeń odpowiada PKP PLK. Z jednej strony potwierdza to wnioski z analizy grup przyczyn, z drugiej wskazuje jasno na rosnący poziom świadomego raportowania ze strony podmiotu, który pomimo tego że sam określa siebie jako źródło sytuacji potencjalnie niebezpiecznej, z roku na rok wykazuje większą liczbę zidentyfikowanych przypadków. Dynamika wzrostu sytuacji potencjalnie niebezpiecznych maleje, a liczebność wydarzeń poszczególnych grup wydaje się stabilizować.

Druga najliczniejsza grupa to „inni". Tę kategorię można traktować niejako zbiorczo – znajdują się w niej zarówno akty wandalizmu jak i negatywne oddziaływanie środowiska. Kolejne grupy dotyczą przewoźników, jednakże praktycznie są one zależne od ich udziału w rynku.

Rysunek 26. Podział podmiotów odpowiedzialnych za powstanie danego wydarzenia [dane PKP PLK]



Rysunek 27. Przyczyny sytuacji potencjalnie niebezpiecznych (udział >1%) [dane PKP PLK]



Jak wynika z Rysunek 27 najliczniejszą grupę przyczyn (prawie 20%) stanowią sytuacje potencjalnie niebezpieczne, które są związane z defektami pojazdów kolejowych i koniecznością przeprowadzenia ich napraw. Kolejną znaczącą grupą są zdarzenia związane z pracami na szlakach lub w stacjach – prawie 15%.

Duża liczba zdarzeń związanych ze stanem taboru niewątpliwie wskazuje jak ważny jest stan środków technicznych, które poruszają się na infrastrukturze kolejowej, zwłaszcza w kontekście coraz większej świadomości wśród użytkowników istotności parametrów związanych z niezawodnością pojazdów kolejowych w całym cyklu życia. W ostatnim czasie nie jest rzadkością oferowanie na rynku pojazdów, których dostępność (A – availability) jest na deklarowanym poziomie ponad 95%. Uzupełniając dane związane z liczebnością tych przypadków (22246) zasadnym jest zwrócenie uwagi na łączny czas trwania zdarzeń zaistniałych z powodu uszkodzeń taboru, tj. 1905950 minut, czyli łącznie ok 3,62 roku. Dodatkowo średnio jedno tego typu zdarzenie obciąża sieć kolejową na ok. 85 minut. Oczywiście nie sposób dla takiej liczby zdarzeń postawić jednego mianownika w postaci jednolitych skutków oraz ich wagi, jednakże nie można przemilczeć faktu, że tego rodzaju przypadki angażują niepotrzebnie zarówno personel zarządcy infrastruktury jak i przewoźnika kolejowego.

Ciekawym aspektem formułowania sytuacji potencjalnie niebezpiecznych jest położenie nacisku na „brak właściwego planowania", który występuje w opisach 83% sytuacji. Może to świadczyć o dość operatywnym działaniu oraz o braku zapewnienia odpowiedniego poziomu finansowania na wykonywanie prac utrzymaniowych i rewitalizacyjnych, które są realizowane w momencie, w którym przeznaczane są środki na wykonanie tych czynności i wprowadzane są awaryjne zamknięcia.

Przykładem wydarzenia trwającego ponad 29 dni jest: *Usterka urządzeń SRK na przejeździe kat. C /zaniżone parametry kabla do czujników pierwszych. Wprowadzono ograniczenie prędkości jazdy pociągów do V=20 km/h (Vroz.=60 km/h). Po wymianie 450 mb kabla usterka usunięta i ograniczenie odwołane dn. 07.04.2016r o godz: 14:35.*

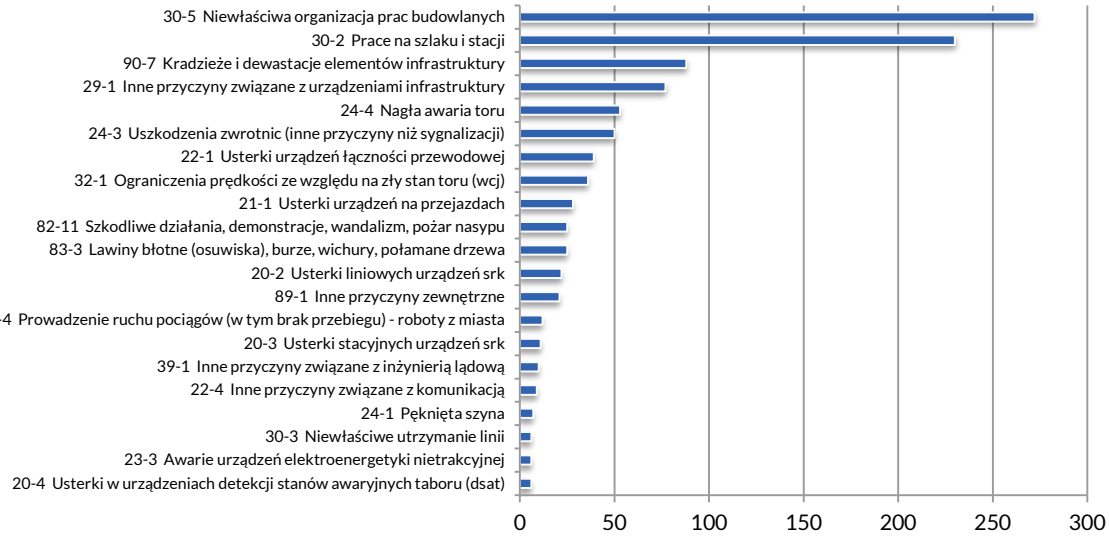
Tego typu przypadki jednoznacznie wskazują na istotność należytego nadzoru nad dostawcami. Z jednej strony jest to jasnym wymaganiem kryteriów oceny SMS, jednak może być utrudnione w praktyce w związku z „niewłaściwym planowaniem", które wymusza doraźne realizowanie prac.

Dodatkowo w tej kategorii zaobserwowano nagminne powtarzanie się „jednorazowych usterek" i tak zidentyfikowano 19 lokalizacji, w których w 2016 r. wystąpiło więcej niż 12 „jednorazowych usterek". Łącznie w 2016 r. „jednorazowe usterki" na SSP w kolumnie przyczyny zarządca infrastruktury identyfikował 1242 razy.

Zarządca podjął działania w celu określenia przyczyny zdarzeń i wdrożeniu odpowiednich działań korygujących w ramach SMS. Skuteczność oraz systemowy charakter tych działań będzie monitorowana przez Prezesa UTK.

Częste awarie systemów powodują wyrabianie złych nawyków przez kierujących pojazdami – w sytuacji, w której na lokalnej drodze przejazd jest niesprawny średnio 8 razy w miesiącu użytkownicy w końcu do tej sytuacji przywykną. Sprawność urządzeń na przejazdach kategorii B lub C stanowi kluczowy element zapewnienia bezpieczeństwa. Nierzadko w tego typu lokalizacjach brakuje wzajemnej widoczności pojazdów z odpowiedniej odległości, a często wprowadzane ograniczenia prędkości w obrębie przejazdu mogą być mylnie interpretowane przez kierujących jako „ustępowanie pierwszeństwa" pojazdom drogowym. Poza tym tego typu praktyka świadczy o braku należytego analizowania zaistniałych sytuacji w dziedzinie automatyki kolejowej i braku określania przyczyn awarii. Wynikiem czego jest brak możliwości podjęcia systemowych działań korygujących.

Rysunek 28. Sytuacje potencjalnie niebezpieczne, które najdłużej obciążały sieć kolejową (powyżej 7 dni i liczbie wystąpień powyżej 5) [dane PKP PLK]



Prace budowlane oddziałują na sieć kolejową najczęściej (kategorie 30-5 i 30-2). Najdłużej oddziałująca sytuacja trwała ponad 477 dni.

Jak wynika z analizy zarejestrowanych sytuacji potencjalnie niebezpiecznych można wyciągnąć następujące ogólne wnioski:

- dodatkowa kategoria „sytuacji potencjalnie niebezpiecznych" może stanowić pokusę do ukrywania zdarzeń kolejowych, niemniej podejmowany jest szereg działań (zmiany w instrukcji, szkolenia, podręczniki stosowania), aby ograniczać to zagrożenie;
- kategoria ta jest źródłem cennych informacji, które po przeanalizowaniu w odpowiedniej skali mogą doskonale uzupełnić analizę zdarzeń kolejowych jako element proaktywnego zarządzania bezpieczeństwem;
- porównując poszczególne kategorie (np. „jednorazowe usterki" SRK) w kolejnych latach można zauważyć niewielką skuteczność podejmowanych działań korygujących – powtarzanie się rodzajów zdarzeń;
- pozytywnie należy ocenić działania zarządcy związane z wdrażaniem „kultury bezpieczeństwa", której istotnym elementem jest zapewnienie rzetelnej i nieograniczonej bazy danych do dalszych systemowych analiz.

Większość badanych przypadków dowodzi, że „bezpieczeństwo systemu kolejowego jest pochodną „jakości", a system kolejowy w wyniku tego rodzaju wydarzeń bardzo szybko traci „jakość" (opóźnienia, uszkodzenia pojazdów, konieczność dysponowania dodatkowych środków). Dopiero później dochodzi do naruszenia warstwy bezpieczeństwa (zagrożenia, wypadki itp.). Z tego względu istotną kwestią jest wyciąganie odpowiednich wniosków na podstawie tego typu bazy danych i skupianie się również na zdarzeniach, które nie wywołują jeszcze wpływu na bezpieczeństwo.

7. Analiza zdarzeń na bocznicach kolejowych

Od 1 marca 2016 r., w związku ze zmianą zapisów Ustawy o transporcie kolejowym i rozporządzenia w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym, wprowadzono obowiązek zgłaszania Przewodniczącemu PKBWK i Prezesowi UTK zdarzeń, które miały miejsce na bocznicach kolejowych. Ze względu na niepełne dane za lata wcześniejsze, wynikające z braku takiego obowiązku, nie jest zasadne porównanie danych za rok 2016 z dostępnymi danymi za lata poprzednie.

7.1. Wypadki i poważne wypadki

W 2016 r. liczba **wypadków na bocznicach kolejowych** wyniosła w sumie **120**, co stanowi 17,1% wszystkich wypadków, które zostały zgłoszone do Prezesa UTK. Na bocznicach kolejowych nie odnotowano poważnych wypadków, jednak w trakcie sporządzania tego sprawozdania dwa poważne wypadki kategorii A21[13] i A35[14] były w trakcie przekwalifikowania do kategorii wypadków B21 i B35, zgodnie z ustaleniami komisji kolejowych i organów je nadzorujących (Przewodniczącego PKBWK i Prezesa UTK).

Wypadki, które występowały najczęściej, to wykolejenia (55,0% wszystkich wypadków na bocznicach), kolizje (25,8%) oraz wypadki na przejazdach (15,0%). Inne wypadki stanowiły 2,5% wypadków na bocznicach, a 1,7% to wypadki z udziałem osób i poruszających się pojazdów kolejowych. Tabela 16 przedstawia liczbę wypadków poszczególnych rodzajów na bocznicach. W 2016 r. na bocznicach nie odnotowano poważnych wypadków.

Tabela 16. Liczba wypadków poszczególnych rodzajów na bocznicach w 2016 r.

Lp.	Rodzaje zdarzeń	Liczba wypadków
1.	Kolizje	31
2.	Wykolejenia	66
3.	Wypadki na przejazdach	18
4.	Wypadki z udziałem osób i poruszających się pojazdów kolejowych	2
5.	Pożar pojazdu kolejowego	0
6.	Inne	3
	Łączna liczba	**120**

Wśród wypadków, które zostały zgłoszone do Prezesa UTK w 2016 r., wypadki na bocznicach stanowiły odpowiednio: kolizje - 34,4% wszystkich kolizji, wykolejenia - 37,5% wszystkich wypadków o charakterze wykolejenia, wypadki na przejazdach - 7,8% wszystkich wypadków na przejazdach, wypadki z udziałem osób i poruszających się pojazdów kolejowych - 1% wszystkich wypadków z udziałem osób. Inne wypadki na bocznicach stanowiły 50,0% wszystkich takich wypadków. Pożarów pojazdu kolejowego nie odnotowano.

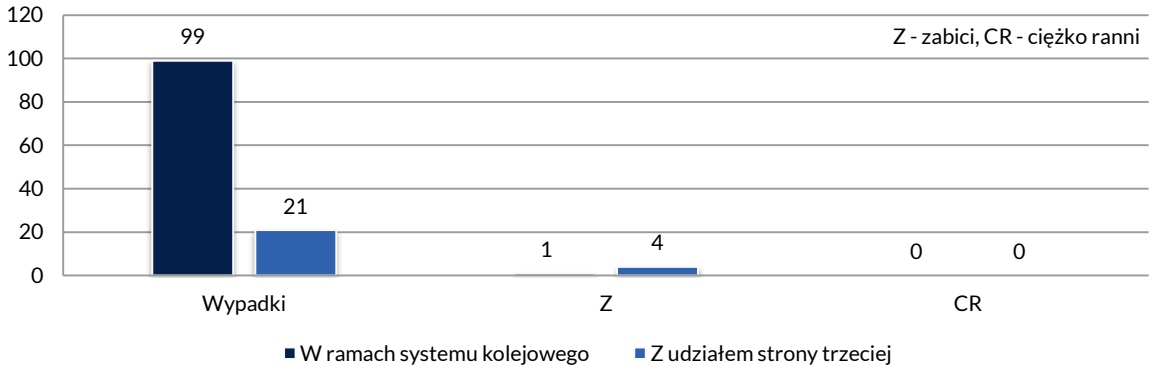
[13] *Kat. 21 Najechanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszynę drogową, maszynę rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym niewyposażonym w system przejazdowy (kat. D)*

[14] *Kat. Zdarzenia z osobami związane z ruchem pojazdu kolejowego (wskakiwanie, wypadnięcie z pociągu, pojazdu kolejowego, silny dojazd lub gwałtowne hamowanie pojazdu kolejowego)*

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

Podobnie jak na liniach kolejowych, również na bocznicach wyróżnić można wypadki zależne wyłącznie od systemu kolejowego i wypadki z udziałem strony trzeciej.

Rysunek 29. Wypadki zależne i niezależne od systemu kolejowego oraz ich skutki w latach 2013–2016



Wypadki na bocznicach w 2016 r. w 82,5% wynikały z przyczyn wewnątrz systemu kolejowego, zaś w pozostałych 17,5% przypadków miała w nich udział strona trzecia. W wypadkach na bocznicach w 2016 r. zginęło 5 osób. Nie było osób ciężko rannych.

7.3. Ofiary wypadków na bocznicach

Tabela 17 prezentuje dane dotyczące ofiar śmiertelnych i ciężko rannych w wypadkach na bocznicach kolejowych w podziale na poszczególne rodzaje wypadków. Z danych wynika, że najwięcej ofiar śmiertelnych odnotowano w wypadkach na przejazdach (3 z 5 ofiar śmiertelnych).

Tabela 17. Liczba ofiar wypadków na bocznicach w 2016 r. wg rodzajów zdarzeń

Lp.	Rodzaj wypadku	Ofiary śmiertelne	Ciężko ranni
1.	Kolizje	0	0
2.	Wykolejenia	0	0
3.	Wypadki na przejazdach	3	0
4.	Wypadki z udziałem osób i poruszających się pojazdów kolejowych	1	0
5.	Pożar pojazdu kolejowego	0	0
6.	Inne	1	0
	Łączna liczba	5	0

Tabela 18. Ofiary wypadków na bocznicach w 2016 r. wg kategorii osób

Lp.	Kategorie osób	Ofiary śmiertelne	Ciężko ranni
1.	Pasażer	0	0
2.	Pracownik lub podwykonawca	3	0
3.	Użytkownik przejazdu lub przejścia	2	0
4.	Osoba nieupoważniona	0	0
5.	Inni	0	0
	Łączna liczba	5	0

Trzy ofiary śmiertelne w wypadkach na bocznicach w 2016 r. to pracownicy bądź podwykonawcy, pozostałe dwie to użytkownicy przejazdu bądź przejścia. Z uwagi na brak pełnych danych za poprzednie lata dotyczących wypadków na bocznicach kolejowych, nie jest możliwe określenie tendencji zmian.

Tabela 19. Przyczyny wypadków na bocznicach w 2016 r. w podziale na kategorie liczbowe

Lp.	Kat. (A, B)	Opis przyczyny	2016
1.	00	Inne niż poniżej wymienione przyczyny lub nałożenie się kilku przyczyn jednocześnie, tworząc równoważne przyczyny	7
2.	03	Wyprawienie, przyjęcie lub jazda pojazdu kolejowego po niewłaściwie ułożonej, niezabezpieczonej drodze przebiegu albo niewłaściwa obsługa urządzeń sterowania ruchem kolejowym	12
3.	04	Niezatrzymanie się pojazdu kolejowego przed sygnałem "Stój" lub w miejscu, w którym powinien się zatrzymać, albo uruchomienie pojazdu kolejowego bez wymaganego zezwolenia	3
4.	07	Wykonanie manewru stwarzającego zagrożenie bezpieczeństwa ruchu pociągów	3
5.	08	Zbiegnięcie pojazdu kolejowego	3
6.	09	Uszkodzenie lub złe utrzymanie nawierzchni, mostu lub wiaduktu, w tym również niewłaściwe wykonywanie robót, np. nieprawidłowy rozładunek materiałów, nawierzchni, pozostawienie materiałów i sprzętu (w tym maszyn drogowych) na torze lub w skrajni pojazdu kolejowego lub najechanie pojazdu kolejowego na elementy budowli	26
7.	10	Uszkodzenie lub zły stan techniczny pojazdu kolejowego z napędem, pojazdu kolejowego specjalnego przeznaczenia (w tym również najechanie na przedmiot stanowiący część konstrukcyjną pojazdu kolejowego z napędem, pojazdu kolejowego przeznaczenia) oraz uszkodzenie lub nieprawidłowe działanie części pokładowej urządzeń umożliwiających kontrolę prowadzenia pojazdu kolejowego (ERTMS)	1
8.	11	Uszkodzenie lub zły stan techniczny wagonu (w tym także najechanie na część konstrukcyjną wagonu)	9
9.	13	Najechanie pojazdu kolejowego na pojazd kolejowy lub inną przeszkodę (np. płozę hamulcową, wózek bagażowy, pocztowy itp.)	30
10.	15	Przedwczesne rozwiązanie drogi przebiegu lub uchylenie zamknięcia i przełożenie zwrotnicy pod pojazdem kolejowym	5
11.	20	Najechanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszynę drogową, maszynę rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym wyposażonym w samoczynny system przejazdowy z sygnalizacją świetlną i bez rogatek (kat. C)	2
12.	21	Najechanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszynę drogową, maszynę rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym niewyposażonym w system przejazdowy (kat. D)	15
13.	23	Najechanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszynę drogową, maszynę rolniczą) lub odwrotnie poza przejazdami kolejowo-drogowymi na stacjach i szlakach lub na torze komunikacyjno-dojazdowym do bocznicy	1
14.	34	Najechanie pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory poza przejazdami kolejowo-drogowymi lub przejściami na stacjach i szlakach	1
15.	35	Zdarzenia z osobami związane z ruchem pojazdu kolejowego (wskakiwanie, wypadnięcie z pociągu, pojazdu kolejowego, silny dojazd lub gwałtowne hamowanie pojazdu kolejowego)	2
	Łączna liczba		120

Tabela 19 przedstawia przyczyny wypadków na bocznicach w podziale na kategorie liczbowe. Wśród wszystkich wypadków na bocznicach przyczyną 25% z nich było najechanie pojazdu kolejowego na pojazd kolejowy lub inną przeszkodę (kat. 13); 21,6% to uszkodzenie lub złe utrzymanie nawierzchni, mostu lub wiaduktu, w tym również niewłaściwe wykonywanie robót, np. nieprawidłowy rozładunek materiałów, nawierzchni, pozostawienie materiałów i sprzętu (w tym

maszyn drogowych) na torze lub w skrajni pojazdu kolejowego lub najechanie pojazdu kolejowego na elementy budowli (kat. 09); 12,5% to najechanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii D (kat. 21), a 10% - wyprawienie, przyjęcie lub jazda pojazdu kolejowego po niewłaściwie ułożonej, niezabezpieczonej drodze przebiegu albo niewłaściwa obsługa urządzeń sterowania ruchem kolejowym (kat. 03).

Porównując liczbę wypadków kategorii, które najczęściej wystąpiły na bocznicach kolejowych do liczby wszystkich wypadków tych kategorii, należy zauważyć, że: wypadki kat. 13 stanowiły 53% wszystkich wypadków tej kategorii, kat. 09 - 47%, kat. 03 - 40%, natomiast kat. 21 - 10%.

Liczby wypadków w poszczególnych kategoriach wskazują obszary problemowe, wymagające podjęcia przez użytkowników bocznic kolejowych działań, które podniosą poziom bezpieczeństwa na bocznicach kolejowych.

7.4.Incydenty

W 2016 r. na bocznicach kolejowych odnotowano **18 incydentów**, wśród których najczęściej powtarzającymi się kategoriami były zdarzenia wskutek wyprawienia, przyjęcia lub jazdy pojazdu kolejowego po niewłaściwie ułożonej, niezabezpieczonej drodze przebiegu (kat. C43 – 3 zdarzenia) oraz wskutek najechania pojazdu kolejowego na przeszkodę (kat. C60 – 3 zdarzenia), stanowiące po 33% wszystkich incydentów odnotowanych na bocznicach.

Tabela 20. Incydenty na bocznicach w 2016 r. i ich skutki

Lp.	Kat. (C)	Opis przyczyny	2016
1.	43	Wyprawienie, przyjęcie lub jazda pojazdu kolejowego po niewłaściwie ułożonej, niezabezpieczonej drodze przebiegu albo niewłaściwa obsługa lub brak obsługi urządzeń sterowania ruchem kolejowym	3
2.	46	Wykonanie manewru stwarzającego zagrożenie bezpieczeństwa ruchu pociągów	1
3.	50	Niewłaściwe załadowanie, rozładowanie, nieprawidłowości w zabezpieczeniu ładunku lub inne nieprawidłowości w czynnościach ładunkowych	1
4.	51	Uszkodzenie nawierzchni, mostu lub wiaduktu, sieci trakcyjnej, również niewłaściwe wykonywanie robót, np. wadliwy rozładunek materiałów, pozostawienie materiałów i sprzętu (w tym maszyn drogowych) na torze lub w skrajni pojazdu kolejowego	1
5.	54	Uszkodzenie lub zły stan techniczny wagonu, powodujące konieczność jego wyłączenia z ruchu na skutek wskazań przez urządzenia detekcji stanu awaryjnego taboru, potwierdzonych w warunkach warsztatowych (gorące maźnice, gorący hamulec skutkujący przesuniętą obręczą), a także innych usterek w pojazdach kolejowych będących w ruchu zauważonych przez personel obsługi	1
6.	55	Pożar w pociągu lub w pojeździe kolejowym niepowodujący negatywnych skutków dla mienia lub środowiska, bez poszkodowanych	1
7.	59	Niekontrolowane uwolnienie się materiału niebezpiecznego z wagonu lub opakowania wymagające zastosowania środków do likwidacji zagrożenia pożarowego, chemicznego, biologicznego na stacji lub na stacji	2
8.	60	Najechanie pojazdu kolejowego na przeszkodę (np. płozę hamulcową, wózek bagażowy, pocztowy itp.) bez wykolejenia i ofiar w ludziach	3
9.	66	Niezatrzymanie się pojazdu drogowego przed zamkniętą rogatką (półrogatką) i uszkodzenie jej lub sygnalizatorów drogowych	2
10.	68	Rozerwanie się pociągu lub składu manewrowego, które nie spowodowało zbiegnięcia wagonów	2
11.	69	Inne niż powyżej wymienione przyczyny lub nałożenia się kilku przyczyn jednocześnie, tworząc równoważne przyczyny	1
	Łączna liczba		18

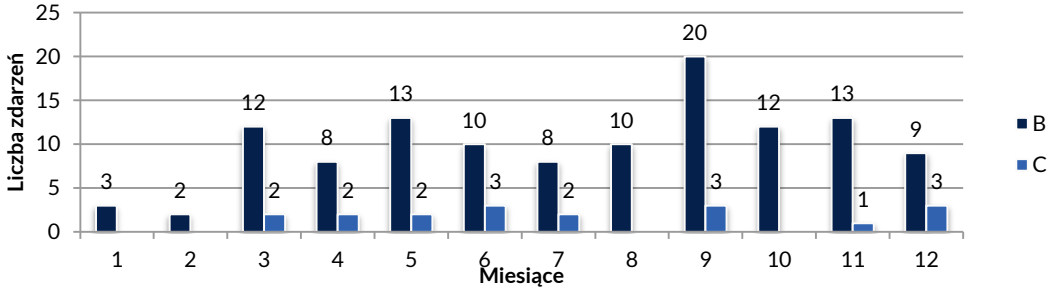
W 2016 r. na bocznicach kolejowych nie odnotowano zdarzeń o charakterze samobójstwa.

7.5. Rozkład zdarzeń kolejowych na bocznicach w czasie

Rysunek 30 przedstawia rozłożenie zdarzeń na bocznicach, w poszczególnych miesiącach 2016 r. Najwięcej wypadków miało miejsce we wrześniu (16% wszystkich wypadków na bocznicach). Po 13 wypadków (11 %) miało miejsce w maju i listopadzie, natomiast po 12 w marcu i październiku.

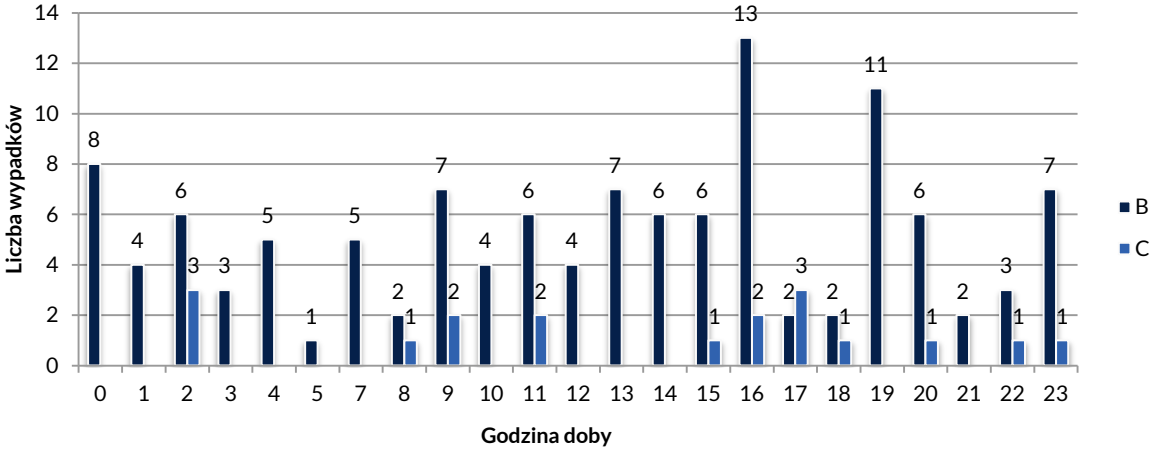
Najmniej wypadków odnotowano w styczniu i lutym, co jest uzasadnione m.in. brakiem obowiązku zgłaszania zdarzeń przez użytkowników bocznic kolejowych. Liczba incydentów w poszczególnych miesiącach waha się od 0 do 3.

Rysunek 30. Zdarzenia na bocznicach w poszczególnych miesiącach 2016 r.



Rysunek 31 przedstawia zestawienie zdarzeń w podziale na poszczególne godziny. Z zestawienia wynika, że najwięcej wypadków miało miejsce między godziną 16 a 17, natomiast najwięcej incydentów między godziną 2 a 3 i między godziną 17 a 18.

Rysunek 31. Zdarzenia na bocznicach w poszczególnych godzinach doby w 2016 r.



Dane o zdarzeniach na bocznicach w poszczególnych miesiącach i godzinach doby dają tylko przybliżony obraz rozkładu wypadków i incydentów. W pierwszych dwóch miesiącach roku podmioty nie były zobowiązane do ich zgłaszania.

8. Zdarzenia z udziałem osób nieupoważnionych przebywających na terenie kolei

Jako „osoby nieupoważnione na terenie kolei" klasyfikowane są osoby, które wbrew obowiązującym przepisom wkraczają na obszar kolejowy. Przechodzenie przez tory w miejscach niedozwolonych jest bardzo niebezpieczne, a liczba wypadków w wyniku najechania pojazdu kolejowego na takie osoby, mimo spadku w 2016 r. o 26%, jest nadal wysoka i wynosi 174. Oznacza to, że prawie co drugi dzień ginie na torach osoba przechodząca w miejscu niedozwolonym.

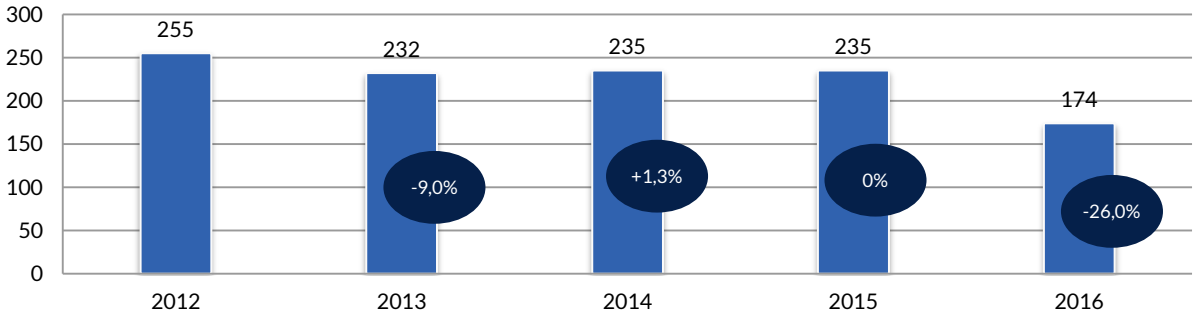
Potrącenia osób znajdujących się na torach, poza oczywistą tragedią dla bliskich ofiar, powodują też zakłócenia w funkcjonowaniu systemu kolejowego i generują straty finansowe dla przedsiębiorstw kolejowych i ich klientów. W 2016 r. koszty uszkodzeń pojazdów kolejowych w zdarzeniach wskutek potrąceń osób nieupoważnionych oraz samobójstw oszacowane zostały na ponad 180 tys. złotych. Opóźnieniu uległy pociągi pasażerskie i towarowe na 113 451 minut, czyli prawie 80 dni.

Zarządca infrastruktury PKP PLK prowadzi od 2005 r. kampanię społeczną „Bezpieczny przejazd – szlaban na ryzyko", mającą na celu poprawę bezpieczeństwa na kolei. W październiku 2012 r. kampania ta została poszerzona o przeciwdziałanie przekraczaniu linii kolejowych w miejscach niedozwolonych. Według danych Komendy Głównej SOK, w 2016 r. SOK objęła działaniami 34 634 tzw. „dzikie przejścia" (o 5365 więcej niż roku poprzednim). Brało w nich udział 27 144 funkcjonariuszy SOK, którzy wylegitymowali 3 166 osób, 8 838 pouczyli oraz wystawili 3 023 mandaty karne za przechodzenie przez tory w miejscach niedozwolonych.

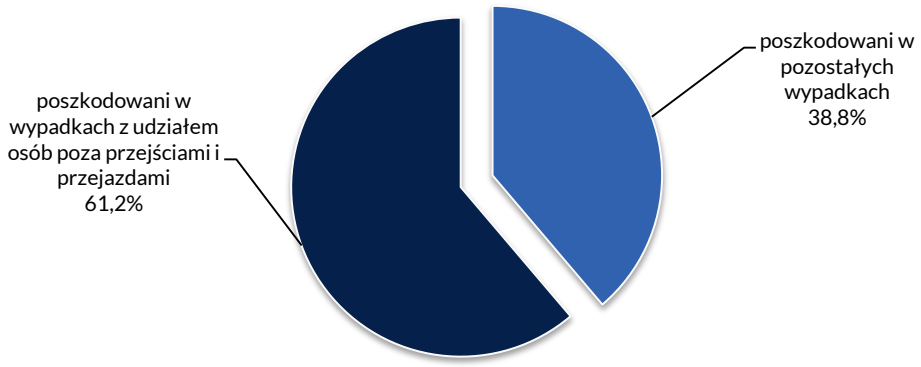
8.1 Zdarzenia z udziałem osób poza przejazdami na stacjach i szlakach

W 2016 r. doszło do 174 wypadków wskutek najechania pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory poza przejazdami na stacjach i szlakach (kat. 34), co stanowiło 29,9% wszystkich zarejestrowanych wypadków (Rysunek 32). W wypadkach tych zostało poszkodowanych 161 osób (o 51 mniej niż w roku ubiegłym), z których 116 to ofiary śmiertelne, a 45 to osoby ciężko ranne. Osoby przechodzące przez tory kolejowe w miejscach niedozwolonych stanowiły 61,2% wszystkich poszkodowanych w wypadkach na liniach kolejowych w 2016 r.

Rysunek 32. Liczba zdarzeń wskutek najechania na osoby podczas przechodzenia przez tory na liniach kolejowych w latach 2011–2016

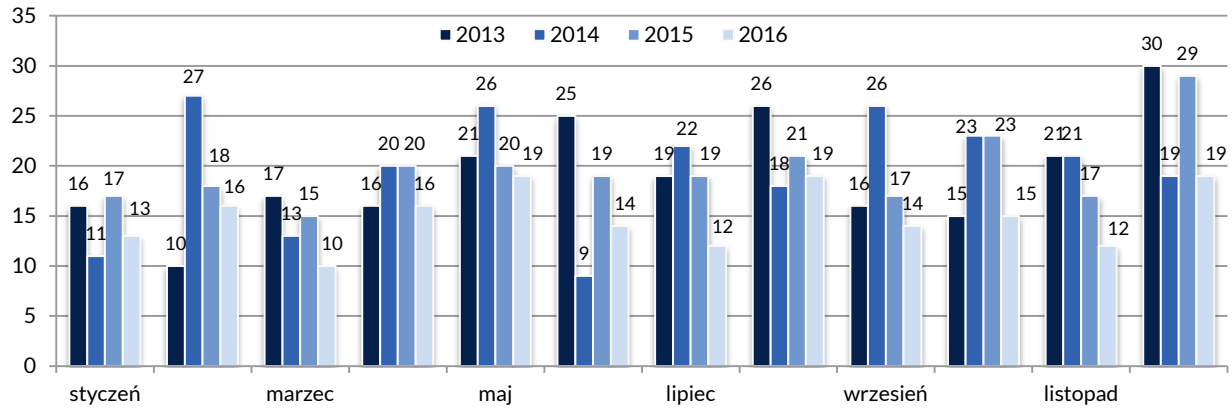


Rysunek 33. Udział procentowy poszkodowanych (zabitych i ciężko rannych) podczas przechodzenia przez tory poza przejazdami i przejściami na stacjach i szlakach w 2016 r.



Rysunek 34 przedstawia rozkład liczby zdarzeń wskutek najechania na osoby podczas przechodzenia przez tory w poszczególnych miesiącach na przestrzeni lat 2013–2016. Największa liczba zdarzeń łącznie w tym okresie wystąpiła w grudniu (97), następnie w maju (86) i sierpniu (84).

Rysunek 34. Liczba zdarzeń związanych z najechaniem pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory poza przejazdami na stacjach i szlakach w poszczególnych miesiącach w latach 2013–2016



Wypadki z udziałem osób stanowią około jednej trzeciej wszystkich wypadków na liniach kolejowych, jednak działania podejmowane w ramach systemu kolejowego nie będą w pełni skuteczne bez zwiększenia świadomości osób, które przekraczają tory kolejowe. Prezes UTK będzie kontynuował działania edukacyjne, w tym prowadzenie „Kolejowego ABC", w celu podnoszenia świadomości osób wkraczających na teren kolejowy.

8.2 Samobójstwa i próby samobójcze

Samobójstwa i próby samobójcze stanowią osobną grupę w statystyce, nie wliczaną do poważnych wypadków i wypadków. Każde zdarzenie związane z potrąceniem osoby jest wstępnie kwalifikowane przez komisję kolejową do kategorii B34 „najechanie pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory poza przejazdami na stacjach i szlakach". Zmiany klasyfikacji zdarzenia zarejestrowanego pierwotnie w kategorii B34 na kategorię „samobójstwo" dokonuje się na podstawie orzeczenia Prokuratury.

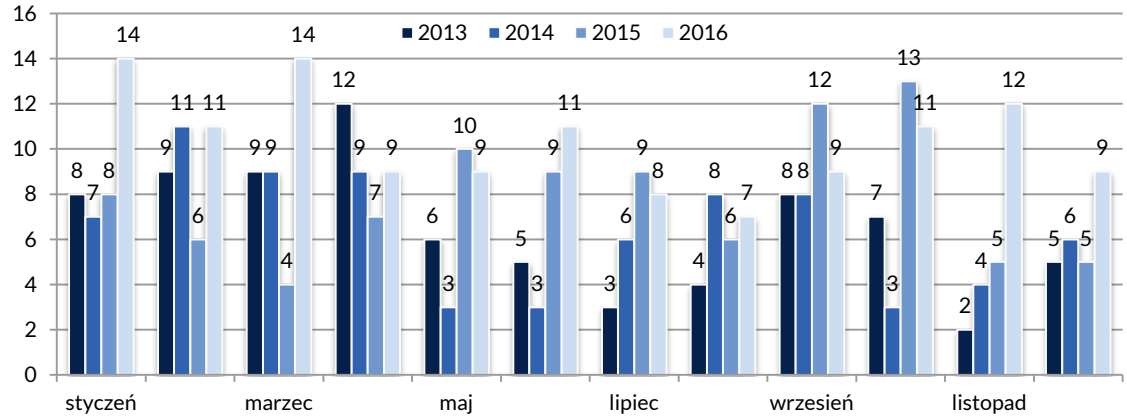
W 2016 r. roku miały miejsce 124 tego typu zdarzenia, które w 114 przypadkach skutkowały zgonem osoby podejmującej czyn samobójczy, a w 10 przypadkach osoby zostały ciężko ranne lub ranne. W porównaniu do 2015 r., w którym odnotowano 94 samobójstwa i próby samobójcze, nastąpił wzrost liczby tych zdarzeń.

Tabela 21. Zestawienie liczby samobójstw i prób samobójczych w latach 2011–2016

Lp.	Zdarzenie	2011	2012	2013	2014	2015	2016
1.	Samobójstwa	28	80	71	71	87	114
2.	Próby samobójcze	*bd*	*2*	*8*	*6*	*7*	*10*
3.	Łączna liczba	28	82	79	77	94	124
4.	*zmiana*	-	*+192,9%*	*-3,7%*	*-2,5%*	*+22,1%*	*+31,9%*

Rysunek 35 przedstawia częstotliwość występowania samobójstw w poszczególnych miesiącach. Najwięcej samobójstw i prób samobójczych łącznie w latach 2013–2016 wystąpiło w pierwszych 4 miesiącach roku (po 37 w styczniu, lutym i kwietniu oraz 36 w marcu), a także we wrześniu (37 zdarzeń) i w październiku (34 zdarzenia). W 2016 r. miesiącami o największej liczbie zdarzeń o charakterze samobójstwa były styczeń i marzec (po 14 zdarzeń).

Rysunek 35. Liczba samobójstw i prób samobójczych w poszczególnych miesiącach w latach 2013-2016



Wzrost liczby przekwalifikowanych zdarzeń wskutek najechania pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory poza przejazdami na stacjach i szlakach (kat. 34) na samobójstwa w dwóch ostatnich latach jest wynikiem zintensyfikowanej współpracy komisji kolejowych z Policją i Prokuraturą.

9. Bezpieczeństwo na przejazdach kolejowych

Przejazdy kolejowe, czyli skrzyżowania linii kolejowych z drogami publicznymi w jednym poziomie, należą do najbardziej newralgicznych miejsc w systemie kolejowym, z uwagi na występującą interakcję między dwoma rodzajami transportu. Przejazdy kolejowe stanowią również ten element systemu, w ramach którego podmioty sektora kolejowego mają ograniczony wpływ na minimalizację ryzyka, ponieważ ryzyko generowane jest w przeważającej mierze przez podmioty funkcjonujące poza systemem kolejowym. Konsekwencją zdarzeń na przejazdach kolejowych są niestety ofiary śmiertelne i ciężko ranni, znaczne szkody materialne oraz ograniczenia lub przerwy w ruchu.

Zdarzenia na przejazdach kolejowych w zdecydowanej większości generowane są wskutek niewłaściwego zachowania użytkowników dróg, ale również w ograniczonym zakresie przez prowadzone prace w zakresie utrzymania urządzeń i elementów infrastruktury, wchodzących w skład przejazdów, a także ich awarie oraz błędy w postępowaniu personelu kolejowego.

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

9.1. Podział na kategorie i sposoby zabezpieczeń przejazdów

Krajowe rozwiązania dotyczące zabezpieczenia jednopoziomowych skrzyżowań linii kolejowych z drogami kołowymi, obowiązujące na koniec 2016 r., odwołują się do wymagań wynikających z treści Rozporządzenia w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie. Rozporządzenie dopuszcza stosowanie 6 kategorii przejazdów kolejowo-drogowych w jednym poziomie, na liniach kolejowych o maksymalnej dopuszczalnej prędkości pociągów do 160 km/h. Przejazdy i przejścia dla pieszych klasyfikowane są do poszczególnych kategorii w zależności od sposobu kierowania ruchu na drodze oraz iloczynu ruchu i kategorii drogi. Ponadto rozporządzenie określa możliwe do zastosowania rodzaje zabezpieczeń czynnych i biernych, obejmujące:

- urządzenia rogatkowe,
- światła sygnalizatorów drogowych,
- światła na drągach rogatkowych,
- sygnalizatory akustyczne.

Wskazane powyżej uwarunkowania ruchowe oraz rodzaje zastosowanych zabezpieczeń umożliwiają wyodrębnienie następujących kategorii przejazdów:

- **kategoria A** – przejazdy kolejowo-drogowe, na których ruch drogowy jest kierowany:
  - przez uprawnionych pracowników zarządcy kolei lub przewoźnika kolejowego, posiadających wymagane kwalifikacje,
  - przy pomocy sygnałów ręcznych albo systemów lub urządzeń przejazdowych wyposażonych w rogatki zamykające całą szerokość jezdni;
- **kategoria B** – przejazdy kolejowo-drogowe, na których ruch drogowy jest kierowany przy pomocy samoczynnych systemów przejazdowych, wyposażonych w sygnalizację świetlną i rogatki zamykające ruch drogowy w kierunku:
  - wjazdu na przejazd albo
  - wjazdu na przejazd i zjazdu z przejazdu;

- **kategoria C** – przejazdy kolejowo-drogowe, na których ruch drogowy jest kierowany przy pomocy samoczynnych systemów przejazdowych wyposażonych tylko w sygnalizację świetlną;
- **kategoria D** – przejazdy kolejowo-drogowe, które nie są wyposażone w systemy i urządzenia zabezpieczenia ruchu;
- **kategoria E** – przejścia wyposażone w:
  - półsamoczynne systemy przejazdowe lub samoczynne systemy przejazdowe albo
  - kołowrotki, barierki lub labirynty;
- **kategoria F** – przejazdy kolejowo-drogowe lub przejścia zlokalizowane na drogach wewnętrznych, wyposażone w rogatki stale zamknięte, otwierane w razie potrzeby przez użytkowników lub zgodnie z warunkami technicznymi określonymi dla kategorii A albo B.

Tabela 22. Liczba czynnych przejazdów na sieci ogólnodostępnej i wydzielonej na koniec 2016 r.

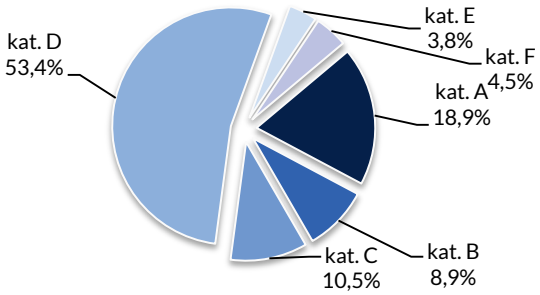
Lp.	Zarządca infrastruktury	Kategoria przejazdu						Ogółem
		A	B	C	D	E	F	
1.	PKP PLK	2 415	1 155	1 366	6 661	485	564	**12 646**
2.	PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa sp. z o.o.	34	5	7	198	9	11	**264**
3.	PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o.	0	0	0	1	1	0	**2**
4.	CTL Maczki-Bór S.A.	6	0	0	14	0	2	**22**
5.	Infra SILESIA S.A.	15	0	0	13	2	3	**33**
6.	Jastrzębska Spółka Kolejowa sp. z o.o.	9	1	1	17	2	3	**33**
7.	„Kopalnia Piasku Kotlarnia – Linie Kolejowe" sp. z o. o.	7	0	0	74	2	7	**90**
8.	„PMT Linie Kolejowe" sp. z o.o.	1	1	0	4	0	0	**6**
9.	CARGOTOR sp. z o.o.	0	0	0	0	0	0	**0**
10.	„Euroterminal Sławków" sp. z o.o.	4	0	0	16	0	1	**21**
11.	Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu	0	3	2	20	1	0	**26**
12.	Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o.	0	4	4	29	5	3	**45**
13.	Pomorska Kolej Metropolitalna S.A.	0	0	0	0	0	0	**0**
	Łączna liczba	**2 491**	**1 169**	**1 380**	**7 047**	**507**	**594**	**13 188**

Źródło: Opracowanie własne UTK w oparciu o dane z raportów w sprawie bezpieczeństwa za 2016 r.

Dodatkowo, w celu wzmocnienia bezpieczeństwa ruchu na przejazdach kolejowych, po stronie sieci kolejowej funkcjonują oznaczenia dla kierujących pojazdami kolejowymi w formie tarcz ostrzegawczych, przekazujących informacje o stanie zabezpieczenia przejazdu kolejowo-drogowego. Tarcze ostrzegawcze przejazdowe ustawiane są przed przejazdem w odległości drogi hamowania dla najszybszego pociągu, który może być eksploatowany na danej linii kolejowej.

Według stanu na dzień 31 grudnia 2016 r. na krajowej sieci kolejowej (włącznie z siecią wydzieloną) zarządzanej przez trzynastu zarządców infrastruktury, funkcjonowało 13 188 czynnych przejazdów kolejowo-drogowych oraz przejść dla pieszych. Najliczniejszą grupę stanowiły przejazdy kategorii D w liczbie 7 047 (53,4% wszystkich przejazdów). Drugą, co do liczebności kategorią przejazdów, były przejazdy kategorii A – 2 491 (18,9% wszystkich przejazdów), a trzecią przejazdy kategorii C – 1 380 (10,5% ogólnej liczby czynnych przejazdów). Liczba przejazdów kategorii B wynosiła 1 169 (8,9% wszystkich przejazdów), natomiast przejazdów w kategorii F, na koniec 2016 r. było 594 (4,5% ogólnej liczby przejazdów). Przejścia dla pieszych kategorii E w liczbie 507 sztuk stanowią 3,8% ogółu. Liczba przejazdów i przejść dla pieszych zmniejszyła się w stosunku do roku poprzedniego o 196.

Rysunek 36. Udział procentowy przejazdów kolejowo-drogowych poszczególnych kategorii na sieci ogólnodostępnej i wydzielonej



Źródło: Opracowanie własne UTK w oparciu o dane przedstawione przez zarządców infrastruktury w raportach w sprawie bezpieczeństwa za 2016 r.

W polskich warunkach średnia odległość między skrzyżowaniami w poziomie szyn na liniach eksploatowanych w ramach ogólnodostępnej sieci kolejowej (z wyłączeniem sieci wydzielonej) w 2016 r. wynosiła 1,46 km.

9.1.1. Problemy eksploatacji przejazdów kolejowo-drogowych

Na bezpieczeństwo ruchu na przejeździe kolejowo-drogowym wpływa poziom przestrzegania przepisów przez użytkowników dróg, prawidłowość oznakowania przejazdu od strony linii kolejowej i drogi oraz stan techniczny i sprawność infrastruktury a także urządzeń znajdujących się na przejeździe. Ponadto istotną rolę odgrywa fachowość i odpowiedzialność pracowników obsługujących i diagnozujących przejazd, jak również zapewnienie odpowiedniego pola widoczności w obrębie przejazdu.

Eksploatowane urządzenia zabezpieczające ruch na przejazdach kolejowo-drogowych zostały wykonane w różnych technologiach, począwszy od najstarszych kluczowych, a skończywszy na hybrydowych i mikroprocesorowych. Obecnie stosunkowo niewielka liczba przejazdów kolejowo-drogowych zabezpieczona jest urządzeniami, które zaprojektowane zostały już po 1990 r., a ich konstrukcja i technologia odpowiadają standardom europejskim w dziedzinie zabezpieczenia przejazdów kolejowych.

Biorąc pod uwagę przyczyny zdarzeń kolejowych na przejazdach kolejowo-drogowych, wśród najważniejszych czynników, które wpływają na proces eksploatacji przejazdów kolejowych, a tym samym mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu na jednopoziomowych skrzyżowaniach dróg kolejowych i kołowych, zidentyfikowane zostały:

- nieprzestrzeganie przepisów Prawa o ruchu drogowym przez użytkowników dróg;
- brak zaufania do sprawności technicznej urządzeń zabezpieczających (np. długie czasy zamknięcia) i wynikające z tego podejmowanie prób ominięcia zabezpieczeń przez kierowców;

- dyscyplina pracy pracowników bezpośrednio związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego;
- zbyt wczesne uruchamianie lub wyłączanie urządzeń zabezpieczających na przejeździe kolejowym;
- niedostateczna widoczność nadjeżdżającego pociągu;
- niekompletne i nieczytelne oznakowanie przejazdów.

9.2. Wypadki na przejazdach

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

W 2016 r. miało miejsce 212 wypadków na przejazdach i przejściach, w których 41 osób poniosło śmierć, a 39 zostało ciężko rannych. Szczegółowe dane w tym zakresie, w podziale na kategorie przejazdów kolejowo-drogowych, przedstawia Tabela 23.

Tabela 23. Liczba wypadków na przejazdach na sieci ogólnodostępnej i wyizolowanej w latach 2013-2016

Lp.	Kategoria przejazdu lub przejścia	Zdarzenia			
		2013	2014	2015	2016
1.	Kategoria A	13	9	17	15
	zmiana	-	-30,8%	+88,9%	-11,8%
2.	Kategoria B	18	17	20	19
	zmiana	-	-5,6%	+17,6%	-5,0%
3.	Kategoria C	41	44	36	26
	zmiana	-	+7,3%	-18,2%	-27,8%
4.	Kategoria D	173	137	123	147
	zmiana	-	-20,8%	-10,2%	+19,5%
5.	Kategoria E	6	9	7	5
	zmiana	-	+50,0%	-22,2%	-28,6%
6.	Kategoria F	4	0	5	0
	zmiana	-	-100,0%	-	-100,0%
7.	Łączna liczba	255	216	208	212
	zmiana	-	-15,3%	-3,7%	+1,9%

W 2016 r. doszło do dwóch poważnych wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych: 26 marca miał miejsce poważny wypadek na przejeździe kolejowym kategorii A, zlokalizowanym

na szlaku Dziarnowo – Inowrocław Towarowy linii kolejowej nr 353 Poznań Wschód – Skandawa, zaś 8 listopada doszło do poważnego wypadku na przejeździe kolejowym kategorii A, zlokalizowanym na szlaku Piotrków Trybunalski – Rozprza linii kolejowej nr 1 Warszawa Zachodnia – Katowice.

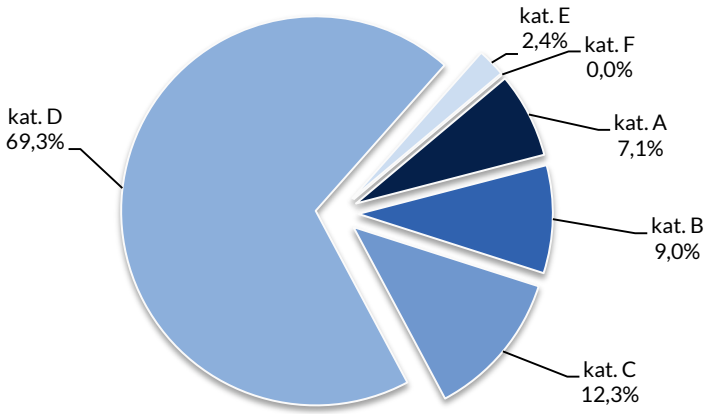
26 marca 2016 r. o godzinie 7:37 pociąg osobowy nr 7501 relacji Poznań Główny – Gdynia Główna obsługiwany lokomotywą serii EU07A-003, należący do przewoźnika kolejowego „PKP Intercity" S.A., na przejeździe kolejowym kategorii A usytuowanym na szlaku Dziarnowo – Inowrocław Towarowy w km 95,669 linii kolejowej nr 353 Poznań Wschód – Skandawa, uderzył w samochód osobowy. Pociąg prowadzony był przez maszynistę elektrycznych pojazdów trakcyjnych i pomocnika maszynisty elektrycznych pojazdów trakcyjnych. Do zderzenia doszło przy prędkości pociągu 105 km/h. W wyniku zdarzenia zginęły dwie osoby dorosłe. Pojazd drogowy uległ całkowitemu zniszczeniu. Wśród przyczyn pierwotnych zdarzenia wskazano: niezamknięcie rogatek przez dyżurnego ruchu posterunku odgałęźnego Dziarnowo przed podaniem sygnału zezwalającego „S2" na jazdę dla pociągu EIE 7501 na semaforze wyjazdowym oraz podanie sygnału zezwalającego na jazdę bez upewnienia się, czy rogatki przejazdu kolejowo-drogowego są zamknięte. Wskazano również szereg przyczyn pośrednich, wśród których należy zwrócić szczególną uwagę na fakt, że kierowca samochodu osobowego był nietrzeźwy.

8 listopada 2016 r. na przejeździe kat. A w kilometrze 148,388 linii kolejowej nr 1 Warszawa Zachodnia – Katowice, podczas jazdy pociągu nr 1329 relacji Łódź Kaliska – Kraków Główny, przy otwartych rogatkach przejazdowych na przejazd wjechał samochód osobowy, którego kierujący poniósł śmierć na miejscu. Przyczyną pierwotną wypadku było najechanie pociągu nr 1329 na przejeździe kategorii A na pojazd drogowy (samochód osobowy), który wjechał na przejazd przy podniesionych rogatkach, przejechał przez tor nr 2 i wjechał bezpośrednio pod ten pociąg, jadący torem nr 1.

PKBWK sporządziła raporty dotyczące tych wypadków. Przedstawiła w nich zalecenia w zakresie poprawy stanu bezpieczeństwa. Realizacja zaleceń powypadkowych PKBWK została przestawiona w rozdziale „Realizacja zaleceń PKBWK i alerty bezpieczeństwa".

Z ogólnej liczby zdarzeń na przejazdach do około 70% wypadków doszło na przejazdach niewyposażonych w urządzenia ostrzegania (sygnalizacja świetlna) ani urządzenia zabezpieczenia (rogatki lub półrogatki). Prawie 16,0% wypadków miało natomiast miejsce na przejeździe zabezpieczonym rogatkami lub półrogatkami (kat. A lub kat. B). Zdarzeń na przejazdach tych kategorii było, w stosunku do 2015 r., o 2 wypadki (11,8%) mniej dla przejazdów kategorii A oraz o 1 wypadek (5,0%) mniej dla przejazdów kategorii B. Tak jak w roku poprzednim, znaczny spadek liczby zdarzeń wystąpił na przejazdach kategorii C – o 26,1%.

Rysunek 37. Udział procentowy wypadków na przejazdach i przejściach przez tory w podziale na kategorie przejazdów w 2016 r.



Liczba wypadków na przejazdach kolejowych wyposażonych w urządzenia samoczynnej sygnalizacji świetlnej oraz półrogatki (przejazdy kategorii B i C) jest trzykrotnie mniejsza niż na przejazdach wyposażonych jedynie w tzw. systemy bierne (przejazdy kategorii D). Jak to zostało wcześniej podkreślone, przejazdy kategorii D z jednej strony stanowią najliczniejszą grupę przejazdów na sieci kolejowej, a z drugiej strony iloczyny ruchu na tych przejazdach powinny być najniższe. Niepokoi fakt, że w analizowanym roku 2016 nastąpił wzrost liczby wypadków na tych właśnie przejazdach.

9.3. Analiza wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych w 2016 r.

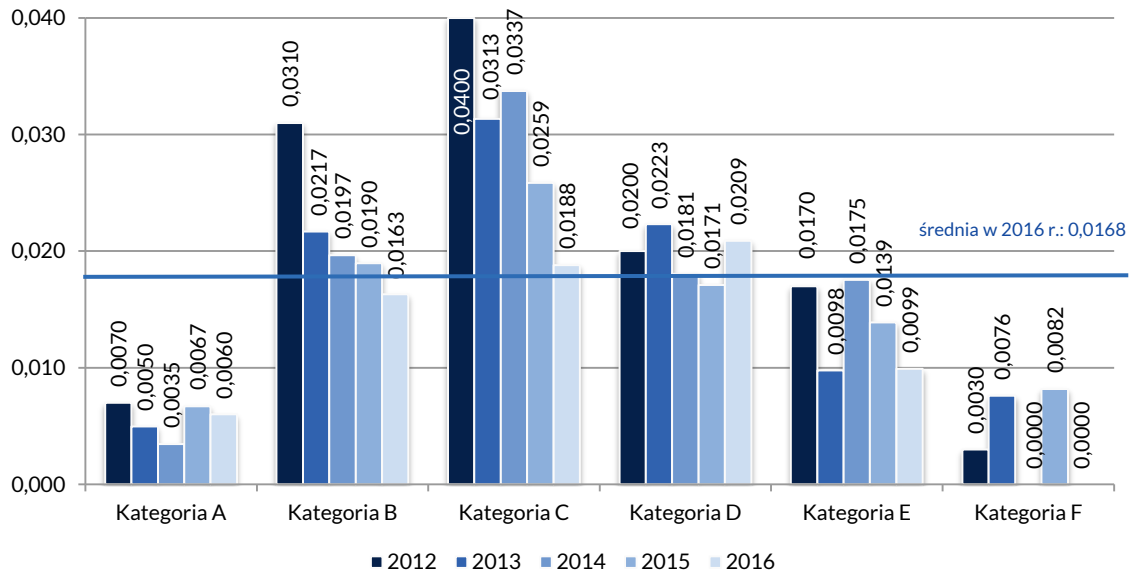
W ocenie Prezesa UTK, lepsze zobrazowanie bezpieczeństwa na przejazdach poszczególnych kategorii przejazdów daje wskaźnik wypadkowości, odnoszący liczbę zdarzeń na przejazdach danej kategorii do ogólnej liczby tych przejazdów.

Tabela 24. Miernik wypadkowości na poszczególnych kategoriach przejazdów i przejść w 2016 r.

Lp.	Kategoria przejazdu	Liczba przejazdów	Liczba wypadków	Miernik
1.	Kategoria A	2 491	15	0,0060
2.	Kategoria B	1 169	19	0,0163
3.	Kategoria C	1 380	26	0,0188
4.	Kategoria D	7 047	147	0,0209
5.	Kategoria E	507	5	0,0099
6.	Kategoria F	594	0	0
	Łączna liczba	13 188	212	-

Przy uwzględnieniu liczby przejazdów okazuje się, że najwyższy poziom miernika wypadkowości odnosi się do przejazdów kolejowych z biernymi systemami zabezpieczeń (kat. D), a w następnej kolejności z sygnalizacją świetlną (kat. C) i na przejazdach z sygnalizacją samoczynną i półrogatkami (kat. B).

Rysunek 38. Miernik wypadkowości na przejazdach kolejowo-drogowych według kategorii w latach 2012–2016



Rysunek 38 przedstawia wyliczone wartości miernika za lata 2012–2016. Dane wskazują, że w 2016 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. Należy również zauważyć, że przyjmując wartość średnią miernika dla wszystkich kategorii jako punkt odniesienia, w 2016 r. z publicznie dostępnych przejazdów kolejowych jedynie przejazdy kategorii A i B odznaczają się miernikiem poniżej średniej dla wszystkich przejazdów.

W wypadkach, do których doszło na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach dla pieszych, można wyróżnić poszczególne grupy uczestników oraz przypisać liczbę zdarzeń, w których brali oni udział (Tabela 25).

Tabela 25. Uczestnicy ruchu drogowego w zdarzeniach na przejazdach w latach 2013–2016

Lp.	Uczestnik ruchu drogowego	Liczba zdarzeń			
		2013	2014	2015	2016
1.	Kierowca samochodu osobowego	173	138	126	135
2.	Pieszy	21	25	30	27
3.	Kierowca samochodu ciężarowego	18	21	14	14
4.	Kierowca samochodu dostawczego	17	10	11	12
5.	Kierowca ciągnika rolniczego	7	3	5	6
6.	Rowerzysta	5	4	11	10
7.	Inny	14	15	11	8
	Łączna liczba	255	216	208	212

Najliczniejszą grupę użytkowników przejazdów, biorących udział w wypadkach, stanowią kierowcy samochodów osobowych, którzy uczestniczyli w 2016 r. w 60,6% wszystkich zdarzeń na przejazdach. Drugą grupą, liczącą 14,4%, są piesi, którzy korzystali z przejść lub przejazdów kolejowo-drogowych. Trzecią znaczącą grupę z 6,7% udziałem stanowią kierowcy samochodów ciężarowych natomiast kierowcy samochodów dostawczych uczestniczyli w 5,3% zdarzeń.

Rysunek 39. Udział procentowy poszczególnych grup uczestników ruchu drogowego w zdarzeniach na przejazdach kolejowo-drogowych w 2016 r.

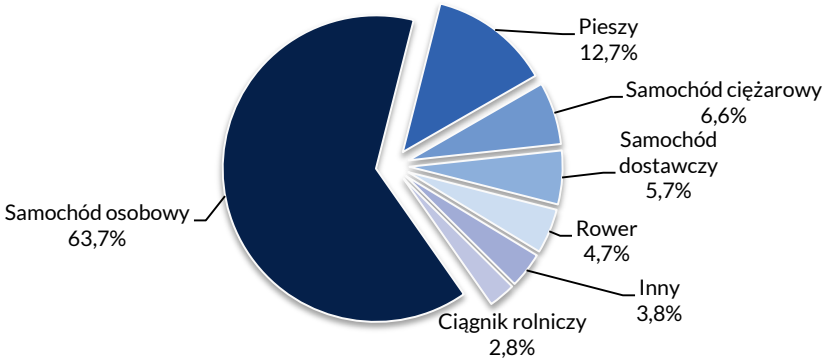
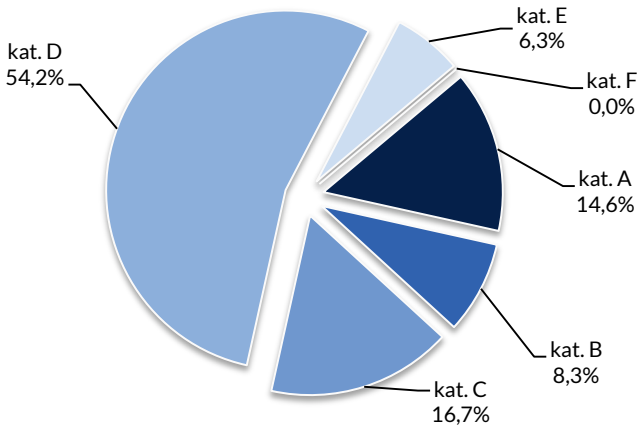


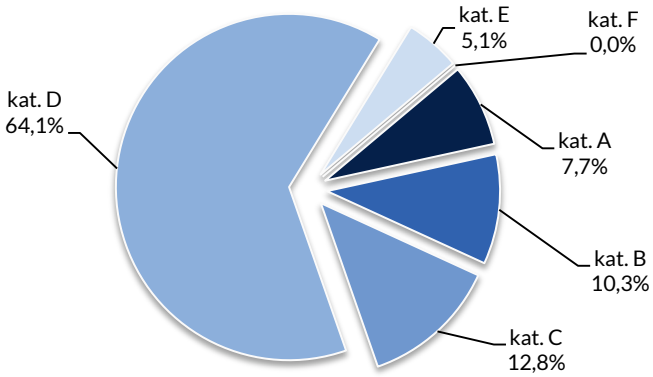
Tabela 26. Liczba poszkodowanych na przejazdach poszczególnych kategorii w latach 2013-2016

Lp.	Kategoria przejazdu lub przejścia	ZABICI				CIĘŻKO RANNI			
		2013	2014	2015	2016	2013	2014	2015	2016
1.	Kategoria A	3	4	7	7	5	0	5	3
	zmiana	-27,8%	+33,3%	+75,0%	-	-16,7%	-100,0%	-	-40,0%
2.	Kategoria B	3	6	8	4	5	3	4	4
	zmiana	-28,0%	+100,0%	+33,3%	-50,0%	+400,0 %	-40,0%	+33,3%	-
3.	Kategoria C	9	6	9	8	7	4	2	5
	zmiana	-22,6%	-33,3%	+50,0%	-11,1%	+16,7%	-42,9%	-50,0%	2,5%
4.	Kategoria D	32	19	26	26	17	17	28	25
	zmiana	+4,8%	-40,6%	+36,8%	-	-19,0%	0%	+64,7%	-10,7%
5.	Kategoria E	2	8	3	3	3	1	2	2
	zmiana	-33,3%	+300,0%	-62,5%	-	+50,0%	-66,7%	+100,0%	-
6.	Kategoria F	3	0	2	0	0	0	0	0
	zmiana	+100,0%	-100,0%	-	-100%	-	-	-	-
7.	ŁĄCZNA LICZBA	52	43	55	48	37	25	41	39
	zmiana	-16,1%	-17,3,0%	+23,3%	-12,7%	+2,8%	-9,6%	+64,0%	-13,0%

Rysunek 40. Udział procentowy osób zabitych według kategorii przejazdu w 2016 r.



Rysunek 41. Udział procentowy osób ciężko rannych według kategorii przejazdu w 2016 r.



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

Analizując dane dotyczące wszystkich zdarzeń, zidentyfikowano przejazdy kolejowo-drogowe, na których doszło do zdarzenia więcej niż jeden raz. Częstotliwość występowania wypadków na tych przejazdach była różna (brak jest możliwości określenia prawidłowości). Dokładne lokalizacje przejazdów określono poniżej (Tabela 27), a ich usytuowanie zaznaczono na mapie –Rysunek 42.

Tabela 27 Zestawienie przejazdów kolejowo-drogowych, na których doszło do więcej niż jednego zdarzenia w 2016 r.

Lp.	Kategoria przejazdu	Stacja/szlak	Liczba zdarzeń	Nr linii	Km
1.	D	Chabówka – Raba Wyżna	2	99	2,251
2.	D	Czempiń – Mosina	2	271	144,146
3.	A	Wyczerpy – Częstochowa	2	1	228,157
4.	D	Szepietowo – Racibory	2	6	137,295
5.	D	Łuków – Łapiguz	2	26	2,013
6.	D	podg. Doły U. – Niemojki	2	31	11,298
7.	D	Puszcza Mariańska – Skierniewice	2	12	5,489
8.	B	Rakoniewice – Grodzisk Wielkopolski	2	357	65,998
9.	D	Rytwiany – Połaniec	4	75	15,253
10.	D	Starachowice Wschodnie – Kunów	2	25	176,03
11.	A	Warszawa Okęcie – Piaseczno	2	8	20,785
12.	D	Wysoka Kamieńska – Kamień Pomorski	2	407	15,892

Analizując powyższe zdarzenia, należy zaznaczyć, że wśród wskazanych przejazdów występują również przejazdy, na których więcej niż jeden wypadek miał miejsce również w 2015 r. (przejazd na odcinku Warszawa Okęcie – Piaseczno). Niepokoi również fakt, że trzy zdarzenia miały miejsce na przejazdach kategorii A. Przejazd kolejowy na szlaku Warszawa Okęcie – Piaseczno miał podczas wystąpienia zdarzeń zawieszoną obsługę, natomiast na przejeździe kolejowym na szlaku Wyczerpy – Częstochowa dróżnik przejazdowy nie zamknął rogatek. Pozostałe jedno zdarzenie na przejeździe kategorii A dotyczyło przechodzenia pieszego użytkownika drogi przy zamkniętych rogatkach przejazdowych.

Na podstawie zgromadzonych danych statystycznych dokonano analizy zdarzeń na przejazdach kolejowo-drogowych w 2016 r. Pozyskane wyniki stały się podstawą do opracowania przez Prezesa UTK Programu nadzorczego poprawy bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych. Przyjęta koncepcja zakłada podjęcie właściwych działań kontrolnych na wszystkich przejazdach, na których doszło do wystąpienia zdarzenia kolejowego więcej niż jeden raz.

Rysunek 42. Przejazdy, na których doszło do więcej niż jednego zdarzenia w 2016 r. [przy wykorzystaniu mapy opracowanej przez PKP PLK, www.plk-sa.pl.]

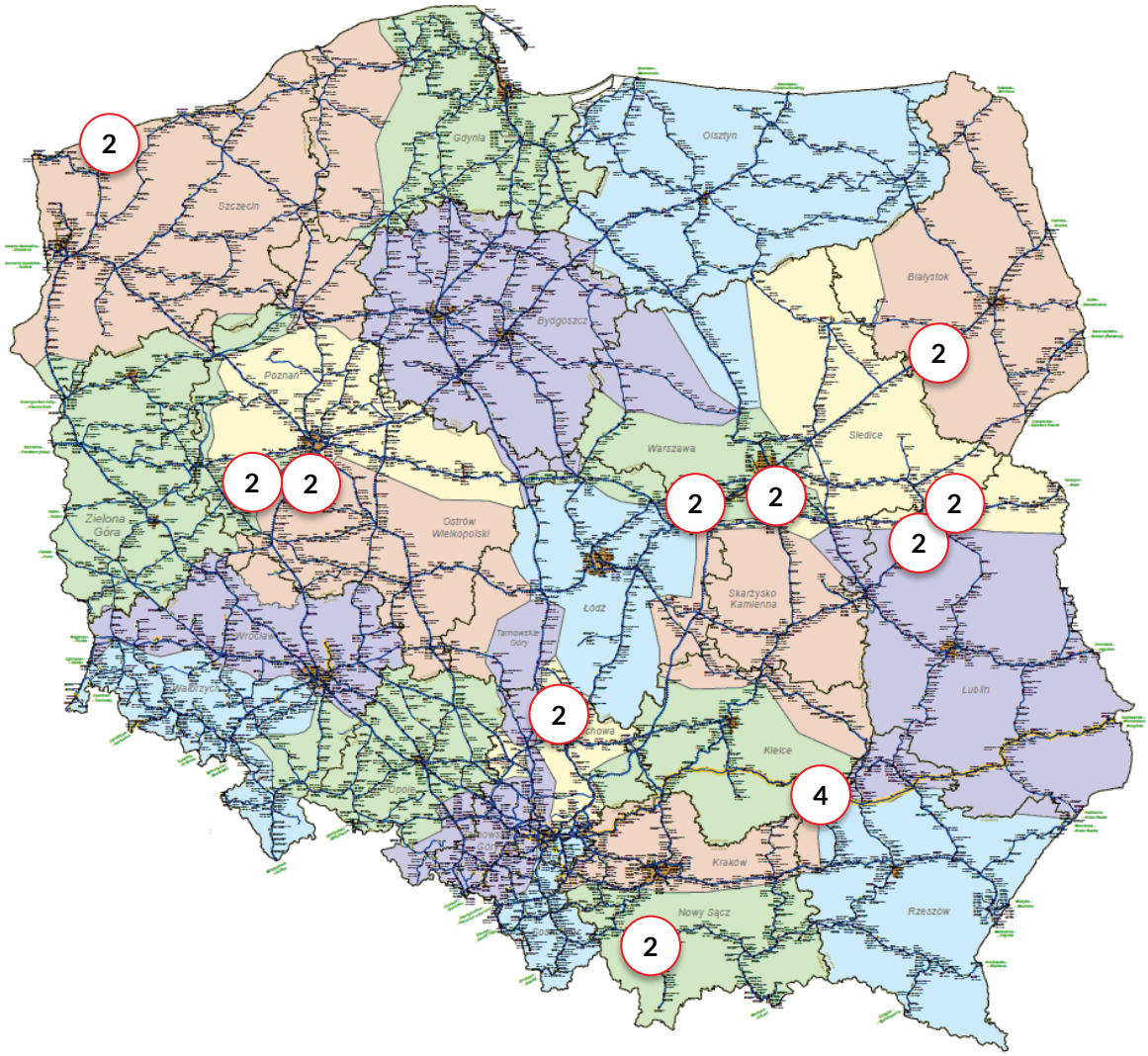
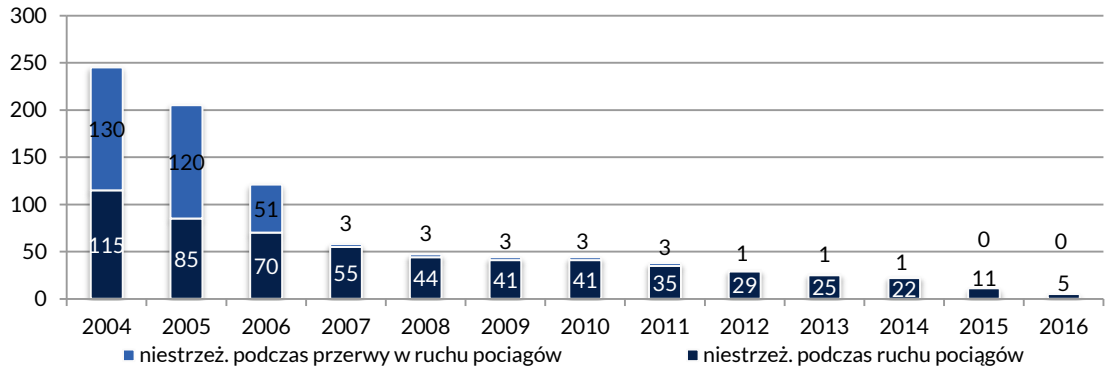


Tabela 28. Liczba czynnych przejazdów kolejowo-drogowych eksploatowanych na liniach zarządzanych przez PKP PLK w latach 2007–2016 [dane przedstawione przez zarządcę infrastruktury PKP PLK]

Lp.	Rok	kat. A	kat. B	kat. C	kat. D	kat. F	Razem
1.	2007	2 834	561	1 303	8 333	682	13 713
2.	2008	2 772 (-62)	645 (+84)	1 285 (-18)	8 362 (+29)	676 (-6)	13 740 (+37)
3.	2009	2 724 (-48)	665 (+20)	1 313 (+28)	8 314 (-48)	682 (+6)	13 698 (-42)
4.	2010	2 712 (-12)	684 (+19)	1 311 (-2)	8 270 (-44)	680 (-2)	13 657 (-41)
5.	2011	2 676 (-36)	728 (+44)	1 304 (-7)	8 155 (-115)	684 (+4)	13 547 (-110)
6.	2012	2 633 (-43)	789 (+61)	1 302 (-2)	7 967 (-188)	661 (-23)	13 352 (-195)
7.	2013	2 539 (-94)	812 (+23)	1 289 (-13)	7 386 (-581)	500 (-161)	12 526 (-826)
8.	2014	2 516 (-23)	856 (+44)	1 283 (-6)	7 158 (-228)	593 (+93)	12 406 (-120)
9.	2015	2 458 (-58)	1 045 (+189)	1 371 (+88)	6 801 (-357)	584 (-9)	12 744 (-156)
10.	2016	2415 (-43)	1155 (+110)	1366 (-5)	6661 (-140)	564 (-20)	12646 (-98)

Przez wiele lat poważnym problemem w zakresie przejazdów kolejowo-drogowych na sieci kolejowej było funkcjonowanie przejazdów kategorii A z zawieszoną obsługą. Zawieszanie obsługi wynikało głównie z ograniczeń w zatrudnieniu i stosowane było przede wszystkim na przejazdach o bardzo małym natężeniu ruchu kolejowego i drogowego lub tylko czasowo – w godzinach, w których nie był prowadzony ruch pociągów (np. w porze nocnej). Począwszy od 2005 r., PKP PLK podjęły działania w celu ograniczenia liczby przejazdów kategorii A z zawieszoną obsługą, dzięki czemu ich liczba zmniejszyła się w ciągu 11 lat z 245 do 2 niestrzeżonych podczas ruchu pociągów.

Rysunek 43. Liczba przejazdów kategorii A z zawieszoną obsługą w latach 2004–2016 na sieci PKP PLK. [Źródło: Opracowanie własne UTK na podstawie Raportu w sprawie bezpieczeństwa za 2016 r. PKP PLK]



Działania zarządcy infrastruktury, których realizacja umożliwiła znaczące ograniczenie liczby przejazdów kategorii A z zawieszoną obsługą od roku 2004 do roku 2016, w zależności od konkretnego przypadku, obejmowały: przywracanie strzeżenia (w tym strzeżenia z odległości), przekwalifikowywanie przejazdów do innej kategorii, likwidację przejazdów lub zamykanie dróg samochodowych dla ruchu na czas braku obsługi. Spółka, w miarę posiadanych środków finansowych, nadal konsekwentnie eliminuje przejazdy kategorii A z zawieszoną obsługą. W najbliższych latach

głównymi działaniami ukierunkowanymi na rozwiązanie tego problemu będą prace modernizacyjne realizowane w ramach multilokalizacyjnych projektów inwestycyjnych „Poprawa bezpieczeństwa i likwidacja zagrożeń eksploatacyjnych na przejazdach kolejowych" – etap I (POIiŚ 7.1-59) i etap II (POIiŚ 7.1-80). W ramach lokalnych działań inwestycyjnych nadzorowanych przez Biuro Bezpieczeństwa Centrali PKP PLK dla 5 wciąż funkcjonujących przejazdów kat. A z zawieszoną obsługą są już przygotowane lub realizowane działania inwestycyjne, które pozwolą na całkowite wyeliminowanie tego problemu – na 3 przejazdach planowane jest przywrócenie obsługi, a 2 pozostałe zostaną przekwalifikowane (1 do kat. B i 1 do kat. C).

Działania w obszarze kontroli przejazdów wpływają mobilizująco na zarządców infrastruktury i pozwalają rozwiązywać punktowe problemy na sieci kolejowej.

W celu analizy problematyki przejazdów kolejowo-drogowych i wymiany informacji pomiędzy UTK a uczestnikami rynku transportowego w UTK został powołany Zespół ds. bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych. Skład Zespołu jest otwarty. Aktualnie zrzesza przedstawicieli UTK, MIB, MSWiA, zarządców infrastruktury kolejowej oraz związków zrzeszających gminy i powiaty.

W wyniku prac zespołu Prezes UTK podjął działania, które w jego ocenie przyczynią się do poprawy poziomu bezpieczeństwa. Czynnikiem stanowiącym źródło największej liczby wypadków okazało się nieprzestrzeganie przez kierujących zasad kodeksu drogowego oraz niska świadomość zagrożeń. Dlatego też Prezes UTK wystąpił do Urzędów Marszałkowskich oraz Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego o położenie większego nacisku na kwestie zachowania bezpieczeństwa przy przekraczaniu przejazdów kolejowo-drogowych podczas szkolenia przyszłych kierowców jak również rozważenie kwestii wzmożonej weryfikacji – każdorazowo podczas egzaminowania przyszłych kierowców pojazdów samochodowych – zagadnień związanych z przekraczaniem przejazdów kolejowo-drogowych. W ocenie Prezesa UTK przyniesie to wymierne korzyści.

W celu podnoszenia świadomości kierowców opracowany został projekt ulotki, która stała się elementem poradnika dla kierowców zawodowych, wydanego przez Główny Inspektorat Transportu Drogowego (GITD). W ulotce zamieszczono informacje na temat bezpiecznego zachowania na przejazdach kolejowo-drogowych. Poradnik ten był rozdawany kierowcom przez inspektorów GITD podczas kontroli drogowych.

W wyniku prac Zespołu ds. poprawy bezpieczeństwa określono szereg działań, które wydają się właściwe z punktu widzenia poprawy bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych, w tym:

a) systematyczne podnoszenie kategorii przejazdów

Strategicznym kierunkiem, korzystnym dla poprawy bezpieczeństwa w transporcie kolejowym i wpisującym się w unijny trend, jest podnoszenie kategorii przejazdów oraz wprowadzanie skrzyżowań bezkolizyjnych. W wyniku analizy miernika wypadkowości na wszystkich kategoriach przejazdów za kategorię docelową należy przyjąć kategorię B z wykorzystaniem samoczynnej sygnalizacji przejazdowej oraz rogatek lub półrogatek. Podnoszenie kategorii przejazdów jest charakterystyczne dla rozwiniętych systemów kolejowych i z całą pewnością jest pożądanym stanem, do którego polski system kolejowy powinien dynamicznie dążyć. Kluczowe w tym aspekcie jest przemyślane projektowanie kolejowych inwestycji oraz współpraca z zarządcami dróg publicznych przy projektowaniu oraz modernizacji dróg i modernizowania ich w kierunku skrzyżowań bezkolizyjnych. Rozwiązaniu problemu nie sprzyja obowiązująca obecnie systemowa zasada, że za utrzymanie przejazdu kolejowo-drogowego odpowiada jedynie zarządca infrastruktury kolejowej. Zasada ta nie uwzględnia faktu, że problem wypadkowości na przejazdach jest problemem wspólnym systemu kolejowego i systemu transportu drogowego. Jako ryzyko wspólne, powinno być wspólnie zarządzane, również z wykorzystaniem środków finansowych zarządcy drogi publicznej,

którymi są zazwyczaj władze samorządowe lub Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad. Zasada ta powinna mieć zastosowanie zarówno w przypadku utrzymywania właściwego stanu technicznego przejazdu kolejowo-drogowego jak również w przypadku modernizacji takiego przejazdu i podwyższania jego kategorii.

b) współpraca przy tworzeniu planów zagospodarowania przestrzennego

Ważnym aspektem z punktu widzenia bezpieczeństwa jest nawiązywanie współpracy z zarządcą infrastruktury kolejowej, na którego wpływ może mieć nowo planowana inwestycja w obszarze około kolejowym. Przykładów takich inwestycji jest wiele – od tworzenia nowych osiedli mieszkaniowych, poprzez tworzenie wydzielonych stref ekonomicznych stymulujących rozwój przedsiębiorczości, aż do budowy centrów handlowych stanowiących skupisko potoków ruchu pieszego i kołowego. W takich przypadkach brak współpracy już na etapie projektowania stawia zarządcę infrastruktury kolejowej w sytuacji, w której działania mające na celu dostosowanie kategorii przejazdu do nowych warunków obciążenia (np. znacznie zwiększona liczba użytkowników przejazdu) nie mogą zostać właściwie zsynchronizowane. Przejazd ten będzie stanowił duże zagrożenie ze względu na niedopasowanie zabezpieczeń technicznych do aktualnych warunków. Dodatkowo, ze względu na wysokie koszty związane ze zmianą kategorii przejazdu na wyższą, czas realizacji tego typu inwestycji może być znacznie wydłużony.

c) edukacja

Zwiększenie bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych musi być planowane długoterminowo. Działaniem niewątpliwie przynoszącym pozytywne efekty jest szeroko pojęta edukacja, zmierzająca do wzmocnienia tzw. kultury bezpieczeństwa wśród społeczeństwa. Pomimo podejmowania licznych ogólnopolskich akcji promujących bezpieczne zachowanie się w kontakcie z przejazdami kolejowo-drogowymi nadal obszar ten cechuje się niskim zrozumieniem i świadomością zagrożeń. Szczególnie zasadna w tym przypadku jest modyfikacja podstawy programowej, tak aby kwestie właściwych postaw w kontakcie z transportem kolejowym były przekazywane członom społeczeństwa już od najmłodszych lat.

Większy nacisk na sposób przekraczania przejazdów kolejowych powinien również zostać położony w ośrodkach szkolenia i egzaminowania kierowców. Wiedza w tym zakresie zdobyta podczas szkolenia i zweryfikowana w trakcie egzaminu, łącznie z praktyczną weryfikacją właściwego zachowania w terenie, może przyczynić się do zwiększenia prawdopodobieństwa uniknięcia zagrożenia wypadkiem w przyszłości.

d) monitorowanie i zautomatyzowane przekazywanie informacji

W trakcie przekraczania przejazdów kolejowo-drogowych przez kierowców bardzo często dochodzi do łamania przepisów kodeksu drogowego poprzez wjazd na obszar przejazdu już po uruchomieniu sygnalizacji świetlnej nakazującej zatrzymanie. Takie zachowanie sprowadza poważne zagrożenie na samego kierowcę, pasażerów jego pojazdu, a także na pasażerów pojazdu kolejowego, którzy poza prawdopodobieństwem odniesienia obrażeń narażeni są na niedogodności związane z często kilkugodzinnym usuwaniem skutków wypadku, podczas którego linia kolejowa jest nieczynna. Jednym ze sposobów radzenia sobie z tym problemem jest np. projekt wdrażany na liniach kolejowych Wielkiej Brytanii, polegający na montażu systemu wykrywającego wjazd pojazdu na przejazd podczas działania sygnalizacji świetlnej. System działa w pełni automatycznie - przez całą dobę, a dane z zarejestrowanych wykroczeń (wraz z danymi odczytanymi z tablicy rejestracyjnej) są przekazywane odpowiednim służbom. Nieuchronność kary, a przez to zniechęcanie kierowców do łamania przepisów, zdaniem inicjatorów projektu powinna przynieść pozytywne efekty w postaci zmniejszenia liczby wypadków.

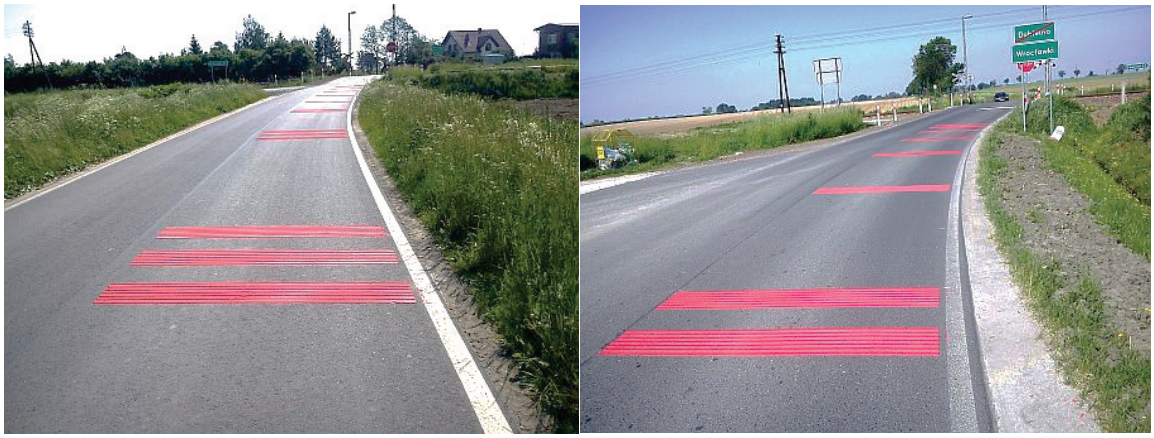
e) komunikacja z właściwymi służbami w przypadku zagrożenia

W razie unieruchomienia pojazdu w obszarze przejazdu kolejowo-drogowego decydującym czynnikiem jest czas przekazania informacji o tym zdarzeniu właściwym służbom. W tym celu zasadnym wydaje się stosowanie dodatkowych oznaczeń na przejazdach kolejowo-drogowych zawierających podstawowe informacje o sposobie postępowania. Informacje takie powinny zawierać numeru telefonu alarmowego, numer przejazdu i ewentualnie miejsca (drogi), przy jakiej dany przejazd się znajduje. Informacja taka powinna znajdować się w miejscu łatwo dostępnym. W Polsce, po ustanowieniu właściwych procedur, numerem alarmowym mógłby stać się przyjęty już w systemie powiadamiania numer 112. Potencjalne korzyści z wdrożenia tego typu informacji przejazdowych dostrzegł już największy zarządca infrastruktury w Polsce – PKP PLK.

f) dodatkowe oznakowanie dojazdów do przejazdów kolejowo-drogowych

Oznakowanie dojazdów do przejazdów kolejowo-drogowych poziomymi liniami spowalniającymi jazdę i przenoszącymi na kierownicę pojazdu efekt drgania, jest kolejną propozycją na zwiększenie czujności kierowcy pojazdu drogowego (Rysunek 44). Projekt taki obecnie jest pilotażowo wdrażany przez PKP PLK na wybranych lokalizacjach w Polsce.

Rysunek 44 Poziome pasy ostrzegawcze malowane na jezdni prowadzącej do przejazdu



Fot. PKP PLK

9.4. Działania nadzorcze prowadzone na przejazdach kolejowo-drogowych

W myśl Ustawy o transporcie kolejowym Prezes UTK jest organem właściwym w sprawach bezpieczeństwa ruchu kolejowego, a jednym z priorytetowych obszarów w tym zakresie są przejazdy kolejowo-drogowe. Dlatego podejmowanych jest szereg działań nadzorczych, a także promujących kulturę bezpieczeństwa, minimalizujących zagrożenia oraz edukujących kierowców.

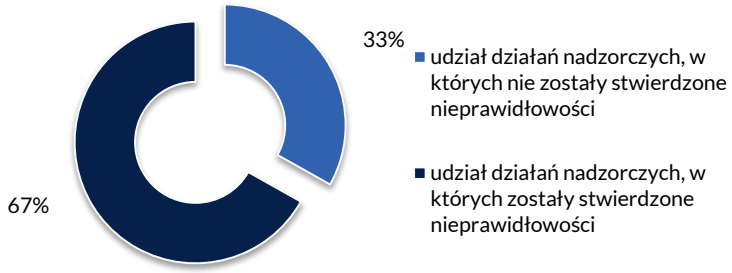
Prezes UTK sprawuje systematyczny nadzór nad stanem technicznym, procesem utrzymania i klasyfikacją skrzyżowań linii kolejowych z drogami publicznymi. W trakcie kontroli weryfikowany jest nie tylko stan infrastruktury i urządzeń kolejowych, ale także poprawność oznakowania przejazdu czy stan drogi dojazdowej. W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości informacje zostają przekazane do zarządcy drogi w celu wyeliminowania stwierdzonych naruszeń.

W 2016 r. Prezes UTK w toku 181 działań nadzorczych skontrolował łącznie 405 przejazdów w podziale na kategorie:

- kat. A skontrolowano 97;
- kat. B skontrolowano 61;
- kat. C skontrolowano 66;
- kat. D skontrolowano 181.

W wyniku podjętych czynności, w toku 121 działań nadzorczych, stwierdzono 643 naruszenia. Wskaźnik nieprawidłowości wyniósł w przypadku przejazdów kolejowo-drogowych 3,55, a różnica między 2016 r. i 2015 r. wyniosła 1,44 (Rysunek 45). Osiągnięcie takiego wyniku wskazuje na poprawę bezpieczeństwa w omówionym zakresie.

Rysunek 45. Wyniki działań nadzorczych prowadzonych na przejazdach kolejowo-drogowych w 2016 r.



Do głównych naruszeń należą:

- złe utrzymanie nawierzchni przejazdu kolejowo-drogowego;
- nieprawidłowości w zakresie oznakowania i sygnalizacji;
- niewykonanie zaleceń diagnostycznych;
- brak zapewnienia odpowiedniej widoczności;
- nieprawidłowości w metryce przejazdu kolejowo-drogowego;
- nieprawidłowości w zakresie utrzymania urządzeń zabezpieczających przejazd kolejowo-drogowy.

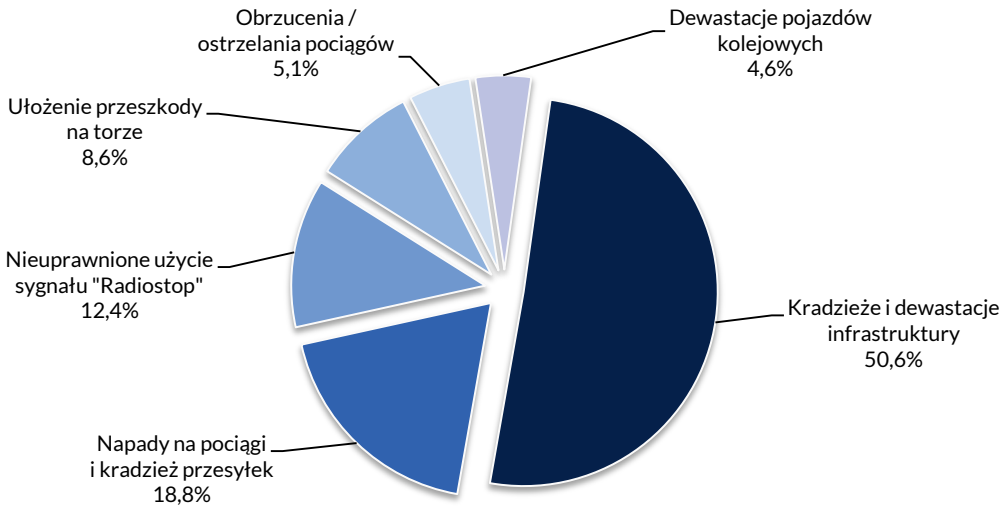
W 2016 r. wydano 117 decyzji stwierdzających naruszenia dotyczące stanu technicznego i eksploatacji infrastruktury kolejowej, a 45 decyzji w całości lub części dotyczyło przejazdów kolejowych. Analogicznie, wśród 39 decyzji wstrzymujących ruch kolejowy lub wprowadzających jego ograniczenia, 19 było spowodowane w całości lub w części naruszeniami związanymi z przejazdami kolejowymi.

10. Działania chuligańskie na sieci kolejowej

Zdarzenia o charakterze chuligańskim, są dużym zagrożeniem dla bezpieczeństwa ruchu pociągów i powodują czasowe ograniczania lub wstrzymywania ruchu kolejowego. Do najczęstszych sytuacji tego typu należą:

- kradzieże i dewastacje infrastruktury kolejowej, w tym urządzeń bezpieczeństwa ruchu kolejowego;
- napady na pociągi i kradzieże przesyłek;
- obrzucanie pociągów;
- układanie przeszkód na torach;
- nieuprawnione emitowanie sygnałów alarmowych, powodujących uruchomienie systemu „Radiostop".

Rysunek 46. Procentowy udział poszczególnych kategorii występków chuligańskich zarejestrowanych w 2016 r.



Źródło: opracowanie własne UTK na podstawie informacji uzyskanych od zarządców infrastruktury

10.1 Kradzieże i dewastacje infrastruktury kolejowej

Na podstawie danych zebranych od zarządców infrastruktury kolejowej można stwierdzić, że najliczniejszą kategorią wśród występków chuligańskich, są kradzieże i dewastacje urządzeń bezpieczeństwa ruchu kolejowego (urządzeń sterowania ruchem kolejowym, urządzeń elektroenergetyki kolejowej, urządzeń teleinformatyki kolejowej) i elementów nawierzchni torowej. Działania te stanowią zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu pociągów i skutkują czasowym ograniczeniem lub wstrzymaniem ruchu kolejowego.

W 2016 r. odnotowano 2486 przypadków kradzieży i dewastacji infrastruktury na czynnych odcinkach linii kolejowych. Liczba tych zdarzeń spadła o 24,1% w stosunku do 2015 r., w którym miało miejsce 3275 kradzieży i dewastacji infrastruktury W 2016 r. kradzieże, których odnotowano 1127, stanowiły 45,3%, natomiast dewastacje infrastruktury (1359) stanowiły 54,7%.

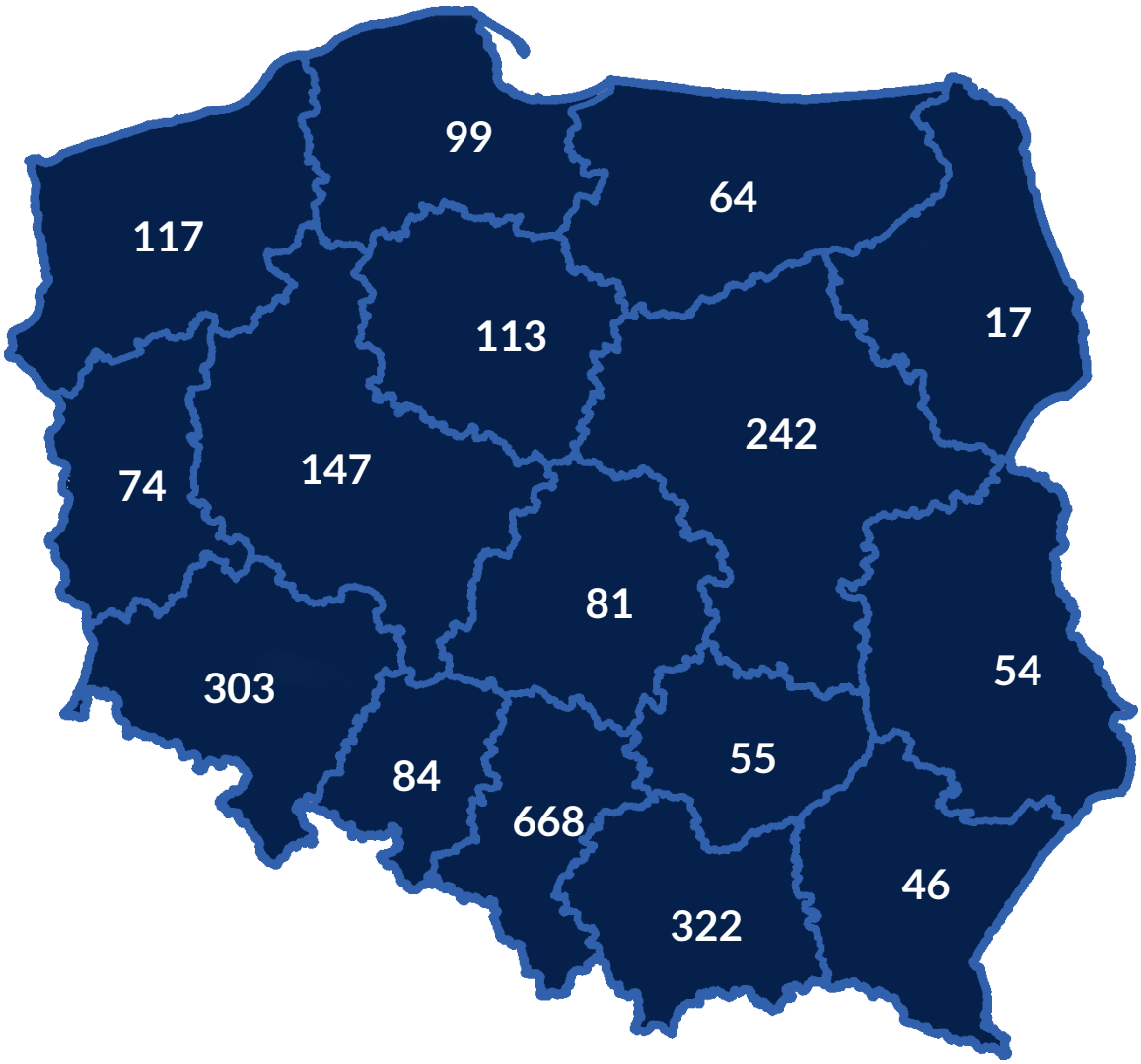
Przypadki kradzieży i dewastacji infrastruktury odnotowywano w 2016 r. na terenie niemal całego kraju, jednak największą ich koncentrację, podobnie jak w poprzednim roku, zarejestrowano w województwie śląskim oraz dodatkowo w województwach małopolskim i dolnośląskim. Zdarzenia w tych trzech regionach stanowią ponad połowę wszystkich kradzieży i dewastacji zarejestrowanych na terenie całego kraju w 2016 r.

Tabela 29. Województwa o najczęstszym występowaniu kradzieży i dewastacji infrastruktury w 2016 r.

Lp.	Województwo	Liczba zdarzeń	Udział procentowy
1.	śląskie	668	27%
2.	małopolskie	322	13%
3.	dolnośląskie	303	12%
4.	pozostałe województwa	1193	48%
	Łącznie	2486	100%

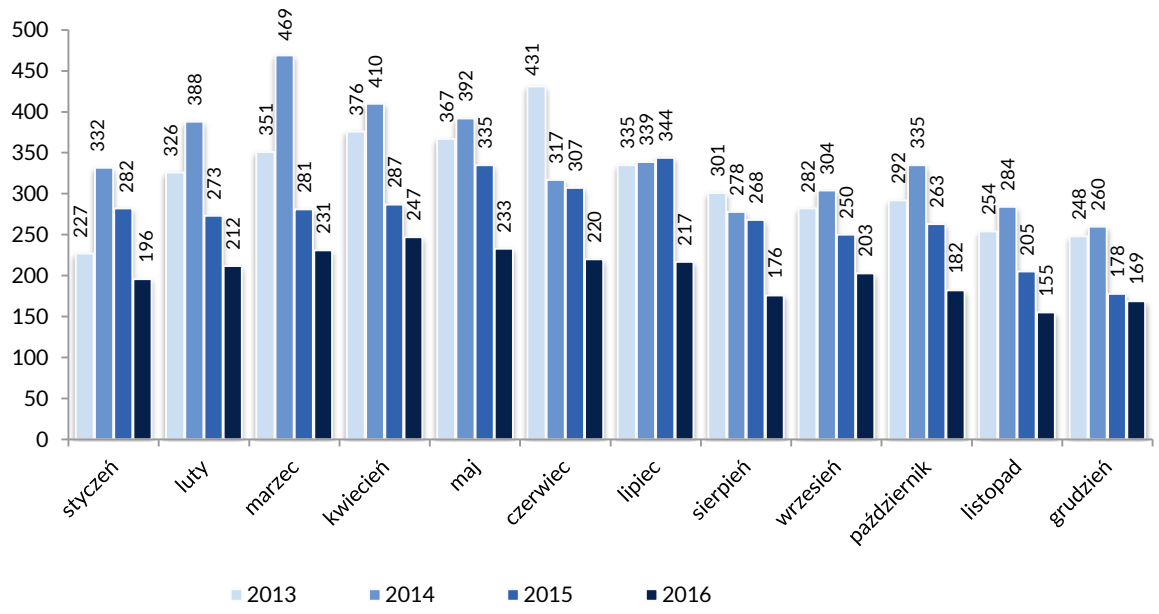
Źródło: opracowanie własne UTK na podstawie informacji uzyskanych od zarządców infrastruktury

Rysunek 47. Liczba kradzieży i dewastacji infrastruktury w poszczególnych województwach w 2016 r.



Liczba przypadków kradzieży i dewastacji w ciągu całego 2016 r. była zróżnicowana, co przedstawia Rysunek 48. Na przestrzeni czterech lat zauważyć można zwiększoną liczbę przypadków kradzieży i dewastacji infrastruktury w miesiącach wiosennych, spadek natomiast w miesiącach zimowych.

Rysunek 48. Kradzieże i dewastacje infrastruktury kolejowej w poszczególnych miesiącach w latach 2013–2016



Źródło: opracowanie własne UTK na podstawie informacji uzyskanych od zarządców infrastruktury

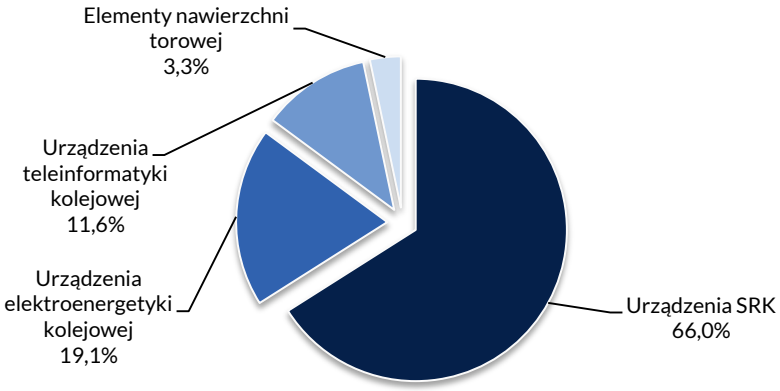
Znaczna część (66%) przypadków kradzieży i dewastacji infrastruktury kolejowej w 2016 r. miała miejsce w odniesieniu do urządzeń SRK, które są krytyczne z punktu widzenia bezpieczeństwa transportu kolejowego.

Tabela 30. Przedmiot kradzieży i dewastacji na kolei w 2016 r.

Lp.	Przedmiot kradzieży i dewastacji	Liczba zdarzeń	Udział procentowy
1.	Urządzenia SRK	1 641	66,0%
2.	Urządzenia elektroenergetyki kolejowej	475	19,1%
3.	Urządzenia teleinformatyki kolejowej	288	11,6%
4.	Elementy nawierzchni torowej	82	3,3%
	Łącznie	2 486	100,0%

Źródło: opracowanie własne UTK na podstawie informacji uzyskanych od zarządców infrastruktury

Rysunek 49. Procentowy udział poszczególnych grup elementów infrastruktury kolejowej



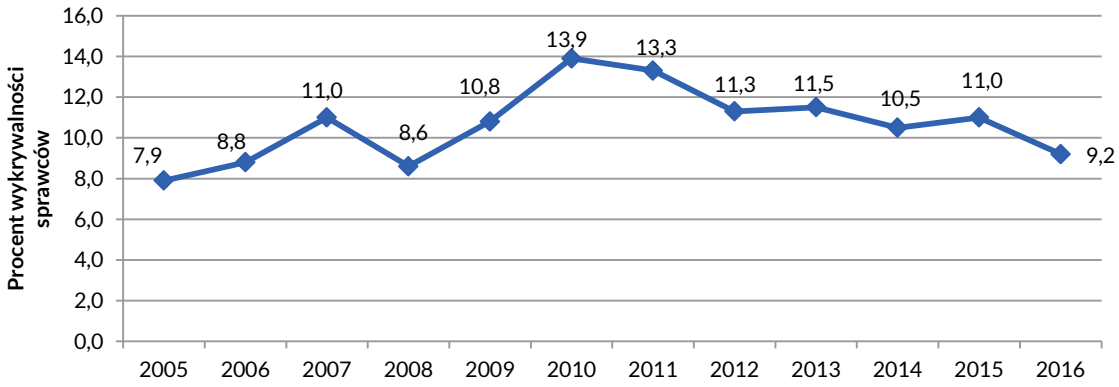
Źródło: opracowanie własne UTK na podstawie informacji uzyskanych od zarządców infrastruktury

Konsekwencją kradzieży i dewastacji tych urządzeń są usterki i awarie systemów sterowania ruchem, skutkujące obniżeniem poziomu bezpieczeństwa prowadzonego ruchu kolejowego. Skutki takich kradzieży są również dotkliwe dla pasażerów i klientów przewozów towarowych z uwagi na opóźnienia i odwołania pociągów, spowodowane ograniczoną przepustowością szlaków i zmniejszeniem prędkości pociągów. W skrajnych przypadkach, kradzież niektórych urządzeń, może doprowadzić do długotrwałego wstrzymania ruchu i konieczności uruchamiania komunikacji zastępczej. Szczególnie uciążliwe konsekwencje dla systemu kolejowego niosą przypadki kradzieży urządzeń elektroenergetycznych np. sieci trakcyjnej. Efektem tego typu zdarzeń są znaczne opóźnienia pociągów, trwające nawet do kilkunastu godzin, wynikające z czasu niezbędnego na odbudowę zniszczonej sieci trakcyjnej, konieczności zorganizowania lokomotyw spalinowych do przeciągania składów elektrycznych bądź też prowadzenia pociągów objazdami.

W 2016 r. opóźnienia pociągów pasażerskich spowodowane kradzieżami oraz dewastacjami infrastruktury kolejowej wyniosły 39 858 minut, czyli prawie 28 dni. Jeszcze większe były w 2016 r. opóźnienia pociągów towarowych, które nie są bezpośrednio odczuwalne dla ogółu społeczeństwa, lecz również generują koszty i przekładają się na dezorganizację pracy w przedsiębiorstwach, do których towary nie zostaną dostarczone na czas. Opóźnienia pociągów towarowych sięgnęły 89 531 minut, czyli ponad 62 dni.

Wykrywalność sprawców kradzieży urządzeń bezpieczeństwa ruchu kolejowego nie przekroczyła od 2005 r. 15%. Na podstawie danych Straży Ochrony Kolei można stwierdzić, że w stosunku do 2015 r. zmniejszyła się ona i wyniosła 9,2% w 2016 r.

Rysunek 50. Procent wykrywalności sprawców przestępstw i wykroczeń związanych z kradzieżą i dewastacją urządzeń bezpieczeństwa ruchu kolejowego



Źródło: opracowanie własne UTK na podstawie danych Straży Ochrony Kolei

Kradzieże i dewastacje infrastruktury generują również znaczące koszty ekonomiczne dla zarządców infrastruktury. Koszty odtworzenia samych urządzeń odpowiadających za bezpieczne prowadzenie ruchu kolejowego (urządzenia srk, teleinformatyki i elektroenergetyki kolejowej) skradzionych lub zdewastowanych w 2016 r. zostały oszacowane przez zarządców infrastruktury na ponad 9,5 mln złotych, w tym koszty odtworzenia tych urządzeń na czynnych odcinkach linii kolejowych to 9,3 mln złotych.

Zjawisko kradzieży i dewastacji infrastruktury kolejowej niesie ze sobą poważne skutki dla podmiotów sektora kolejowego, jak również dla klientów kolei. Zjawiska tego typu, skutkujące opóźnieniami i zakłóceniami w ruchu pociągów, przyczyniają się do pogorszenia wizerunku transportu kolejowego oraz usług, jakie oferują poszczególni przewoźnicy. Warto zastanowić się nad przyczynami tych zdarzeń. O ile w przypadku dewastacji urządzeń wydaje się, że są to pobudki czysto chuligańskie, o tyle w przypadku kradzieży urządzeń istotną rolę odgrywa czynnik ekonomiczny oraz niska wykrywalność przestępstw tego typu.

Kontynuując działania podjęte w 2012 r., Prezes UTK uczestniczy w pracach w ramach Memorandum w sprawie współpracy na rzecz przeciwdziałania zjawisku kradzieży i dewastacji infrastruktury. Memorandum, zainicjowane go przez Prezesów trzech urzędów regulacyjnych: Urzędu Komunikacji Elektronicznej, Urzędu Regulacji Energetyki oraz Urzędu Transportu Kolejowego. Porozumienie to podpisały również – na prawach sygnatariuszy – podmioty sektorów 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 Rocznego raportu w sprawie bezpieczeństwa PKP PLK za 2016 r.):

- monitorowanie miejsc, w których najczęściej dochodzi do kradzieży i dewastacji infrastruktury, prowadzone przez funkcjonariuszy SOK, Policji i pracowników PKP PLK;
- 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 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;
- uświadamianie organów samorządowych wydających pozwolenia na prowadzenie działalności gospodarczej w zakresie funkcjonowania punktów skupu złomu o skutkach kradzieży mienia kolejowego, a w szczególności urządzeń bezpośrednio wpływających na bezpieczeństwo ruchu kolejowego;
- 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;
- pisemne powiadomienia o zdarzeniu jak też o zatrzymaniu sprawcy do właściwej spółki Grupy PKP z informacją, że poszkodowany zakład ma możliwość sporządzenia doniesienia karnego oraz dochodzenia na drodze prawnej odszkodowań za poniesione straty;
- wspólne obchody linii kolejowych z pracownikami PKP PLK (Sekcje Eksploatacji) 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 z celu zapewnienia bezpieczeństwa i nadzór nad urządzeniami sterowania ruchem kolejowym;
- działania pod kryptonimem „Bezpieczne Tory” w celu kontroli osób poruszających się po obszarze kolejowym;
- wykorzystanie foto-pułapek, noktowizorów i termowizorów na najbardziej zagrożonych odcinkach linii kolejowych oraz w miejscach kradzieży infrastruktury.

10.2 Napady na pociągi i kradzieże przesyłek

Drugim, co do częstotliwości występowania, działaniem chuligańskim są napady na pociągi, połączone z kradzieżą (usypem) przewożonego ładunku. W 2016 r. na terenie całego kraju zarejestrowano łącznie 923 tego typu wydarzenia, co stanowi 37,9% wszystkich działań chuligańskich objętych monitorowaniem w 2016 r. Liczba tego rodzaju wydarzeń zmalała o 16% w stosunku do roku poprzedniego, w którym takich przypadków odnotowano 1100.

Najwięcej napadów na pociągi i kradzieży przesyłek odnotowano w województwie śląskim – 75,5% wszystkich tego rodzaju zdarzeń. Można przypuszczać, że ma na to wpływ sąsiedztwo kopalni węgla kamiennego w tym rejonie, gdyż to właśnie węgiel stanowi główny przedmiot kradzieży przesyłek wagonowych. Wpływ na możliwość usypów ma też stan infrastruktury i niska prędkość pociagów towarowych w tym rejonie (26% infrastruktury w stanie niezadowalającym, 27% w dostatecznym). Oprócz węgla łupem złodziei okradających wagony padają m.in. koks, złom, a także paliwo z wagonów-cystern.

Przeciwdziałanie temu zjawisku może polegać na zwiększonej ochronie przewożonych ładunków (np. zastosowanie dronów do monitorowania najbardziej zagrożonych terenów) oraz stosowaniu wagonów z możliwością załadunku i wyładunku górnego, bez możliwości rozładunku bocznego. Tak zaprojektowane wagony uniemożliwiają sprawcom celowe otworzenie drzwi bocznych.

10.3 Obrzucanie pociągów

Kolejnym obszarem w zakresie wybryków chuligańskich na kolei, objętym monitorowaniem przez Prezesa UTK, są przypadki obrzucania pociągów kamieniami bądź innymi przedmiotami, głównie z wiaduktów i kładek nad torami. Stanowią one nierzadko zagrożenie dla życia i zdrowia osób

podróżujących pociągami. W wyniku obrzucenia pociągu może zostać ranny maszynista, który stanowi kluczowe ogniwo w zapewnieniu bezpieczeństwa ruchu pojazdów.

W 2016 r. zarejestrowano 251 tego typu działań, co stanowiło 10,3% ogólnej liczby występków chuligańskich. W stosunku do roku 2015 nastąpił 9,7% spadek liczby obrzuceń pociągów (z 278 do 251 wydarzeń), natomiast w stosunku do 2014 r spadek o 16,6% (z 301 do 251 wydarzeń).

Najwięcej przypadków obrzucania pociągów w 2016 r. miało miejsce na terenie województw mazowieckiego – 55, śląskiego – 49, dolnośląskiego – 22 i kujawsko-pomorskiego – 18, co stanowi w sumie ponad połowę wszystkich zgłoszonych obrzuceń pociągów (57%).

Tabela 31. Obrzucenia pociągów w 2016 r.

Lp.	Województwo	Liczba zdarzeń	Udział procentowy
1.	mazowieckie	55	22%
2.	śląskie	49	19%
3.	dolnośląskie	22	9%
4.	kujawsko-pomorskie	18	7%
5.	pozostałe województwa	107	43%
	Łączna liczba	251	100,0%

Źródło: opracowanie własne UTK na podstawie informacji uzyskanych od zarządców infrastruktury

Mimo że obrzucanie pociągów stanowiło 10,3% wszystkich przypadków działań chuligańskich i ich liczba na przestrzeni ostatnich lat znacznie spadła, Prezes UTK monitoruje to zjawisko z uwagi na potencjalnie groźne konsekwencje dla życia i zdrowia osób znajdujących się w pociągu, zarówno pracowników kolejowych jak i pasażerów.

10.4 Przeszkody na torach

Kolejną kategorią wybryków chuligańskich jest układanie przeszkód na torach. W 2016 r. odnotowano w sumie 421 przypadków celowego ułożenia przeszkód na torach przez nieznanych sprawców, co stanowiło 17,3% wszystkich występków chuligańskich objętych monitorowaniem przez Prezesa UTK. W stosunku do roku poprzedniego nastąpił wzrost o 26% liczby przypadków ułożenia przeszkody na torach (z 334 do 421). Na torach układane są kamienie, gałęzie lub kłody, zdarzają się jednak również przypadki, gdy na tory trafiają betonowe płyty bądź inne ciężkie przedmioty, nawet szyny kolejowe.

Omawiane wydarzenia najliczniej występowały na obszarze województw śląskiego – 71, wielkopolskiego – 60, dolnośląskiego – 59 i mazowieckiego – 48 przypadków, co daje w sumie niemal połowę wszystkich odnotowanych wydarzeń związanych z układaniem przeszkód na torach.

Tabela 32. Przypadki układania przeszkód na torach w 2016 r.

Lp.	Województwo	Liczba zdarzeń	Udział procentowy
1.	śląskie	71	16,9%
2.	wielkopolskie	60	14,2%
3.	dolnośląskie	59	14%
4.	mazowieckie	48	11,4%
5.	pozostałe województwa	183	43,5%
	Łączna liczba	421	100,0%

Źródło: opracowanie własne UTK na podstawie informacji uzyskanych od zarządców infrastruktury

Do najpoważniejszych skutków najechania na przeszkody na torach zalicza się uszkodzenie elementów układu hamulcowego pociągu, zgarniaczy, reflektorów i podwozia. Każdorazowy przypadek najechania na przeszkodę wiąże się z koniecznością przeprowadzenia oględzin pociągu pod kątem możliwości kontynuacji jazdy i stwierdzenia ewentualnych uszkodzeń. Może to powodować wstrzymanie ruchu pociągów, zależne od skali stwierdzonych uszkodzeń. W niektórych przypadkach wymagany może być również udział dodatkowych pracowników, np. rewidenta taboru, w celu sprawdzenia zdolności pociągu do dalszej jazdy po gwałtownym hamowaniu.

Wydaje się, że część zdarzeń związanych z układaniem przeszkód na torach można wiązać z brakiem innych, atrakcyjnych form spędzania wolnego czasu przez młodzież oraz nieświadomością zagrożenia. Jedną ze skutecznych form przeciwdziałania takim zdarzeniom mogą być zatem kampanie społeczne, ukierunkowane na uświadomienie zagrożeń, jakie mogą wynikać z tego typu działań oraz zachęcanie do interwencji w sytuacji zauważenia osób niepowołanych w pobliżu torów kolejowych.

10.5 Nieuprawnione emitowanie sygnałów alarmowych „Radiostop”

Innym poważnym problemem na liniach kolejowych jest nieuprawnione nadawanie sygnałów alarmowych przy użyciu sieci radiołączności pociągowej, powodujących uruchomienie systemu „Radiostop”. Odebranie tego sygnału przez urządzenia znajdujące się w pojeździe trakcyjnym skutkuje uruchomieniem automatycznego hamowania pociągu.

W 2016 r. zanotowano łącznie 609 przypadków nieuprawnionego emitowania sygnałów „Radiostop” (wzrost w stosunku do roku 2015 o 5,9% - z 575 tego rodzaju zdarzeń), z czego najwięcej miało miejsce w województwach: mazowieckim – 165 (wzrost o 18,7% w stosunku do 2015 r.), śląskim –113 (wzrost o 1,6%) i małopolskim – 59 (spadek o 29,7%), co stanowi 55,3% wszystkich tego rodzaju wydarzeń.

Tabela 33. Przypadki nieuprawnionego emitowania sygnałów „Radiostop" w 2016 r.

Lp.	Województwo	Liczba zdarzeń	Udział procentowy
1.	mazowieckie	165	27%
2.	śląskie	113	18,6%
3.	małopolskie	59	9,7%
4.	pozostałe województwa	272	44,7%
	Łączna liczba	609	100,0%

Źródło: opracowanie własne UTK na podstawie informacji uzyskanych od zarządców infrastruktury

Wzrost liczby przypadków nieuprawnionego emitowania sygnału „Radiostop" w stosunku do roku poprzedniego, w szczególności w Warszawie i okolicy, stanowi duży problem ze względu na możliwość jednoczesnego oddziaływania na dużą liczbę pociągów i skutkować może znacznymi przerwami w ruchu pociągów. Uzasadnia to również konieczność podjęcia bardziej intensywnych działań zapobiegawczych.

10.6 Dewastacje pociągów

W 2016 r. doszło łącznie do 227 przypadków dewastacji pociągów (o 3% mniej niż 2015 r.), w tym najwięcej w województwie mazowieckim – 68 (wzrost o 21,4%), zachodniopomorskim – 30 (wzrost o 7,1%) i dolnośląskim – 24 (spadek o 7,7%) przypadków, co łącznie stanowi prawie 60% tego rodzaju wydarzeń. Najczęstszymi tego rodzaju działaniami są wybicia szyb oraz malowanie graffiti. Działania takie niosą za sobą koszty napraw uszkodzonych pojazdów i powodują opóźnienia pociągów.

Tabela 34. Przypadki dewastacji pojazdów kolejowych w 2016 r.

Lp.	Województwo	Liczba zdarzeń	Udział procentowy
1.	mazowieckie	68	30%
2.	zachodniopomorskie	30	13,2%
4.	dolnośląskie	24	10,5%
5.	pozostałe województwa	105	46,3%
	Łączna liczba	227	100,0 %

Źródło: opracowanie własne UTK na podstawie informacji uzyskanych od zarządców infrastruktury

Niemal wszystkie rodzaje działań chuligańskich odnotowane w 2016 r. wykazują tendencję zniżkową w stosunku do roku poprzedniego., Przyczyniają się do tego z pewnością działania podejmowane przez podmioty rynku kolejowego oraz działania podejmowane m.in. w ramach *Memorandum w sprawie współpracy na rzecz przeciwdziałania zjawiskom kradzieży i dewastacji infrastruktury*. Niezbędne jest jednak dalsze zacieśnianie współpracy z Policją i Prokuraturą, aby wykrywalność sprawców tego rodzaju działań była większa, co pozytywnie przełoży się na dalszy spadek liczby występków chuligańskich dotykających kolei.

11. Bezpieczeństwo przewozu towarów niebezpiecznych

Przewóz towarów niebezpiecznych koleją regulują przepisy „Regulaminu dla międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych" (Regulamin RID), stanowiącego załącznik C do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF), której Polska jest sygnatariuszem oraz „Przepisy o przewozie towarów niebezpiecznych do Umowy o międzynarodowej kolejowej komunikacji towarowej" (SMGS). Obowiązek stosowania regulaminu RID wynika także z Dyrektywy 2008/68/WE, która została implementowana do polskiego porządku prawnego przez Ustawę o przewozie towarów niebezpiecznych,

Za wspieranie działań zapobiegających zagrożeniom dla osób, mienia i środowiska wynikających z przewozu towarów niebezpiecznych odpowiedzialny jest doradca do spraw bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych, do wyznaczenia którego zobowiązane jest każde przedsiębiorstwo przewożące towary niebezpieczne. Warunki, jakie należy spełnić, aby uzyskać uprawnienia doradcy, szczegółowo określone są w Ustawie o przewozie towarów niebezpiecznych.

Każdy przedsiębiorca, który prowadzi działalność dotyczącą transportu towarów niebezpiecznych, bądź ich załadunku, rozładunku i pakowania, ma obowiązek stosować się do ustanowionych przepisów prawa i procedur, w tym m.in.: każdy uczestnik transportu towarów niebezpiecznych ma określone obowiązki, uzależnione od zawartości przewożonej przesyłki. Największy zakres tych obowiązków jest nałożony na nadawcę przesyłki oraz na przewoźnika. Nadawca materiałów musi znać charakterystykę i właściwości towarów, bowiem na tej podstawie dobiera do materiału niebezpiecznego odpowiednie opakowanie, umieszcza na nim nalepki ostrzegawcze oraz sporządza dokumentację przewozową.

W Polsce około 90% przewożonych towarów niebezpiecznych stanowi ropa i produkty ropopochodne (benzyny, oleje napędowe), gazy techniczne (głównie propan-butan) i kwas siarkowy. Utrata kontroli nad procesami ich przewozu może doprowadzić do uwolnienia znacznych ilości substancji o właściwościach palnych, żrących, trujących, promieniotwórczych, wybuchowych itp. Również rozprężenie cieczy lub gazów znajdujących się pod ciśnieniem różnym od atmosferycznego może zagrażać życiu i zdrowiu ludzkiemu oraz prowadzić do zniszczenia lub poważnego skażenia środowiska.

Nieustający rozwój branży transportowej pociąga za sobą konieczność przedsięwzięcia niezbędnych kroków w celu zapewnienia należytego poziomu bezpieczeństwa transportowanych towarów. Aby wzrost przewozów towarów niebezpiecznych nie był utożsamiany z jednoczesnym wzrostem zagrożenia i prawdopodobieństwa wypadku, niezbędnym jest bezwzględne egzekwowanie właściwych przepisów w praktyce transportowej.

Do najważniejszego zadań Prezesa UTK w zakresie przewozu koleją towarów niebezpiecznych należy nadzór i kontrola wywiązywania się przewoźników kolejowych, zarządców infrastruktury oraz użytkowników bocznic kolejowych z obowiązków w dziedzinie bezpieczeństwa przewozu koleją towarów niebezpiecznych.

11.1 Zdarzenia z udziałem towarów niebezpiecznych

System monitorowania przewozu towarów niebezpiecznych realizowany jest w oparciu o raporty opracowywane przez doradców do spraw bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych. Ustawa o przewozie towarów niebezpiecznych zobowiązuje uczestników przewozu towarów niebezpiecznych do sporządzania dwóch rodzajów raportów:

a) „Rocznego sprawozdania z działalności w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych", o którym mowa w art. 40 ust. 2 Ustawy o przewozie towarów niebezpiecznych;

b) „Raportów o zdarzeniach zaistniałych podczas przewozu towarów niebezpiecznych" zgodnie z rozdziałem 1.8.5. Regulaminu RID lub Załącznika 2 „Przepisy o przewozie towarów niebezpiecznych" do Umowy o międzynarodowej kolejowej komunikacji towarowej (SMGS). Obowiązek sporządzenia takiego raportu występuje, gdy towary niebezpieczne zostały uwolnione na zewnątrz lub jeżeli wystąpiło ryzyko nieuchronnej utraty ładunku, uszkodzenia ciała, taboru lub środowiska, lub jeżeli nastąpiła interwencja władz. Oprócz powyższych, obowiązują również dodatkowe kryteria w zależności od przewozu poszczególnych klas materiałów.

Do Prezesa UTK w 2016 r. wpłynęły zgłoszenia 8 zdarzeń zaistniałych podczas przewozu towarów niebezpiecznych- o 2 więcej niż w 2015 r.

Ponadto w „Rocznych sprawozdaniach z działalności w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych", do przedłożenia których były zobowiązane podmioty uczestniczące w przewozie towarów niebezpiecznych, zadeklarowano w sumie 36 zdarzeń niewymagających sporządzenia Raportu, o którym mowa w Regulaminie RID lub Załączniku nr 2 do SMGS. Najczęstszą przyczyną zdarzeń były nieszczelne lub niedokręcone zawory, rozprężenie ładunku spowodowane przeładowaniem i podwyższoną temperaturą. W porównaniu do 2015 r., gdzie na podstawie corocznych raportów składanych przez uczestników przewozu towarów niebezpiecznych zgromadzono informację o 20 takich incydentach, należy odnotować wzrost o 80% liczby zdarzeń związanych z transportem towarów niebezpiecznych, które nie wymagały sporządzenia Raportu.

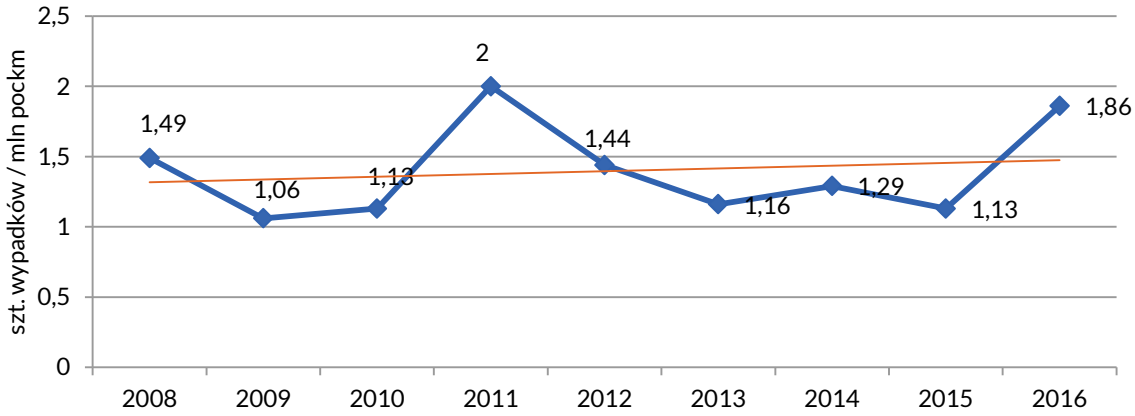
Tabela 35 pokazuje współczynnik awaryjności, wyliczony na podstawie liczby zdarzeń powstałych przy przewozie towarów niebezpiecznych, w stosunku do przewiezionych ton towarów niebezpiecznych.

Tabela 35. Liczba zdarzeń przy przewozie towarów niebezpiecznych w latach 2008–2016

Lp.	Rok	Wielkość przewozów (tys. ton)	Liczba zdarzeń	Współczynnik „awaryjności"
1.	2008	19 425	29	1,49
2.	2009	19 816	21	1,06
3.	2010	22 096	25	1,13
4.	2011	23 009	46	2,00
5.	2012	21 486	31	1,44
6.	2013	21 523	25	1,16
7.	2014	20 976	27	1,29
8.	2015	22 965	26	1,13
9.	2016	23 618	44	1,86

Źródło: opracowanie własne UTK na podstawie „Rocznych sprawozdań z działalności w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych za lata 2008 – 2016

Rysunek 51. Współczynnik „awaryjności" przy przewozie towarów niebezpiecznych



Źródło: opracowanie własne UTK na podstawie „Rocznych sprawozdań z działalności w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych" za lata 2008–2016

Ogólna liczba zdarzeń przy przewozie towarów niebezpiecznych w 2016 r. wzrosła znacznie w porównaniu do roku poprzedniego przy nieznacznym wzroście przewozów (wskaźnik awaryjności 1,86). Tym samym zwiększył się współczynnik „awaryjności" przy przewozie towarów niebezpiecznych w stosunku do 2015 r., w którym wskaźnik wyniósł 1,13. W minionym roku, podobnie jak w roku poprzedzającym, nie doszło do zdarzeń, które prowadziłyby do ofiar śmiertelnych lub szkód znacznej wielkości.

11.2 Nadzór nad procesem przewozu koleją towarów niebezpiecznych

Nieustający rozwój branży transportu kolejowego pociąga za sobą konieczność powzięcia niezbędnych kroków w celu zapewnienia należytego poziomu bezpieczeństwa transportowanych towarów. Aby wzrost przewozów towarów niebezpiecznych nie był utożsamiany z jednoczesnym wzrostem zagrożenia i prawdopodobieństwem wystąpienia negatywnych w skutkach zdarzeń, niezbędnym jest bezwzględne egzekwowanie przestrzegania przepisów w praktyce transportowej. Zgodnie z przepisami Ustawy o transporcie kolejowym w zakresie spójności systemu kolejowego, w tym nadzoru nad rozwiązaniami technicznymi, które mają wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego i bezpieczeństwo systemu kolei, do zadań Prezesa UTK należy między innymi kontrola przewozu koleją towarów niebezpiecznych.

Prezes UTK obejmuje działaniami kontrolnymi wszystkich uczestników procesu przewozu koleją towarów niebezpiecznych oraz wykonujących czynności związane z tym przewozem, a zwłaszcza: zarządców infrastruktury kolejowej, przewoźników kolejowych, użytkowników bocznic kolejowych i przedsiębiorców wykonujących przewozy w obrębie bocznicy kolejowej. Ponadto nadzorowi podlegają również inni uczestnicy rynku kolejowego, wymienieni w punkcie 1.4 Regulaminu RID oraz 1.4 Załącznika 2 do SMGS i podlegający uregulowaniom prawnym, zawartym w ustawie o przewozie towarów niebezpiecznych oraz przepisach wykonawczych do tej ustawy.

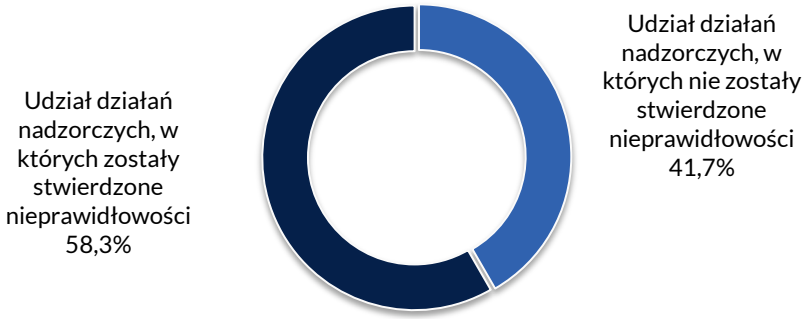
Działania kontrolne w obszarze przewozów towarów niebezpiecznych koleją obejmują sprawdzenie:

1. zgodności wykonywanego przewozu towarów niebezpiecznych z wymaganiami określonymi w Regulaminie RID oraz w ustawie o przewozie towarów niebezpiecznych;
2. stanu technicznego naczyń, opakowań, urządzeń transportowych służących do przewozu towarów niebezpiecznych;
3. stanu technicznego środka transportu użytego do przewozu, jego oznakowania i wyposażenia;

4. przeszkolenia osób wykonujących przewóz towarów niebezpiecznych oraz czynności związane z tym przewozem, a także wyznaczenia właściwego doradcy do spraw bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych.

W 2016 r. Prezes UTK przeprowadził łącznie 84 działania w zakresie nadzoru nad procesem przewozu koleją towarów niebezpiecznych. W przypadku 49 działań stwierdzono występowanie nieprawidłowości, co stanowi ok. 58% spraw. W wyniku prowadzonych czynności wykazano 91 nieprawidłowości, a wskaźnik nieprawidłowości w 2016 r. wyniósł 1,08. Różnica między wskaźnikami w 2016 r. i 2015 r. wynosi -1,02, co oznacza zmniejszenie liczby nieprawidłowości stwierdzanych w trakcie kontroli.

Rysunek 52. Wyniki działań nadzorczych przeprowadzonych w zakresie towarów niebezpiecznych w 2016 r.



Główne nieprawidłowości odnotowano w zakresie:

- 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 lub innych jednostek transportowych;
- prawidłowości zestawienia pociągu;
- braków lub błędnych zapisów w dokumentach (innych niż dokumenty przewozowe).

W związku z wystąpieniem naruszeń obowiązków lub warunków wynikających z przepisów Ustawy o przewozie towarów niebezpiecznych lub przepisów umów międzynarodowych wiążących Rzeczpospolitą Polską, na kontrolowane podmioty nakładane są kary pieniężne w wysokości od 200 zł do 10 000 zł. Należy zaznaczyć, że te sankcje są stosowane po przeprowadzeniu postępowania administracyjnego i mają charakter obligatoryjny. Kary pieniężne są nakładane jedynie za naruszenia enumeratywnie wymienione w załączniku do Ustawy o przewozie towarów niebezpiecznych. Pozostałe naruszenia, niewymienione w załączniku mogą być sankcjonowane jedynie poprzez powszechnie obowiązujące prawo karne.

W 2016 r. Prezes UTK wydał 10 decyzji w sprawie nałożenia kar pieniężnych za nieprawidłowości stwierdzone podczas działań nadzorczych dotyczących przewozów towarów niebezpiecznych. Łączna ich wysokość wyniosła 13 600 zł, z czego 72,8% stanowiły kary nałożone na użytkowników bocznic kolejowych, a 27,2% – na przewoźników kolejowych.

W porównaniu do roku ubiegłego łączna kwota kar nałożonych za naruszenia w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych zmniejszyła się o blisko 13 000 zł, co wynika z charakteru stwierdzonych nieprawidłowości (wysokość kary określa załącznik do ustawy). Proces przewozu towaru niebezpiecznego oprócz wymagań o charakterze technicznym i formalnym z zakresu kolejnictwa musi spełniać specyficzne wymagania określone w Regulaminie RID oraz Ustawie o przewozie towarów niebezpiecznych. Przewóz tego rodzaju towaru wiąże się każdorazowo

z podniesionym poziomem ryzyka negatywnego oddziaływania w przypadku jakichkolwiek nieprawidłowości.

Wystąpienie zdarzenia z udziałem pojazdów przewożących towary niebezpieczne niesie za sobą podwyższone prawdopodobieństwo zagrożenia życia nie tylko członków obsługi pociągów, ale także osób postronnych np. w przypadku wybuchu. Skutki mogą być bardzo rozległe zarówno dla człowieka, mienia, jak i środowiska. Dlatego też szczególnie istotne jest wykrywanie wszelkich ewentualnych nieprawidłowości w przypadku przewozu materiałów niebezpiecznych i dążenie do całkowitego wyeliminowania ich występowania.

12. Realizacja zaleceń PKBWK i alerty bezpieczeństwa

Prezes UTK, wykonując zadania wynikające z Ustawy o transporcie kolejowym, prowadzi nadzór nad realizowaniem zaleceń PKBWK przez podmioty, których działalność ma wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego oraz bezpieczeństwo eksploatacji kolei i podlegających regulacji na podstawie przepisów ustawy. Dlatego przedsiębiorcy sektora kolejowego zostali powiadomieni o obowiązku przekazania do UTK informacji o stanie realizacji zaleceń wydanych przez Przewodniczącego PKBWK.

W rocznym raporcie z prac Komisji zawarto następujące zalecenia:

Zalecenie 1:

Zarządcy infrastruktury i przewoźnicy kolejowi w ramach posiadanych systemów zarządzania będą kontynuowali działania mające na celu zmniejszenie liczby zdarzeń spowodowanych złym stanem technicznym taboru kolejowego bez napędu.

Zalecenie 2:

Zarządcy infrastruktury i przewoźnicy kolejowi posiadający zainstalowane w pojazdach kolejowych cyfrowe urządzenia rejestracji danych (prędkość, stany urządzeń itd.) oraz urządzenia monitoringu szlaku (rejestracja obrazu lub obrazu i dźwięku) podejmą działania mające na celu wyposażenie członków komisji kolejowych w odpowiednie narzędzia umożliwiające odczyt danych z tych rejestratorów na miejscu zdarzenia niezwłocznie po jego zaistnieniu.

Zalecenie 3a:

W związku ze zmianami w postanowieniach ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym oraz zmianami aktów wykonawczych do ustawy dotyczących prowadzenia postępowań powypadkowych, zarządcy infrastruktury i przewoźnicy dostosują przepisy wewnętrzne oraz systemy zarządzania bezpieczeństwem (SMS) i utrzymaniem (MMS) do zmienionych wymogów krajowych aktów prawnych.

Zalecenie 3b:

W związku ze zmianami w postanowieniach ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym oraz zmianami aktów wykonawczych do ustawy dotyczących prowadzenia postępowań powypadkowych, zarządcy infrastruktury i przewoźnicy zapewnią, aby pracownicy wyznaczeni do pracy w komisjach kolejowych posiadali aktualną wiedzę na temat zmienionych przepisów krajowych, wewnętrznych i systemów zarządzania bezpieczeństwem i utrzymaniem, jak również wiedzę techniczną.

Uwzględniając konieczność systemowego podejścia do zarządzania bezpieczeństwem i minimalizacji ryzyka w transporcie kolejowym oraz po przeprowadzeniu analizy skierowanych powyższych zaleceń przez Komisję, Prezes UTK sformułował dodatkowe zalecenie i przekazał do realizacji podmiotom:

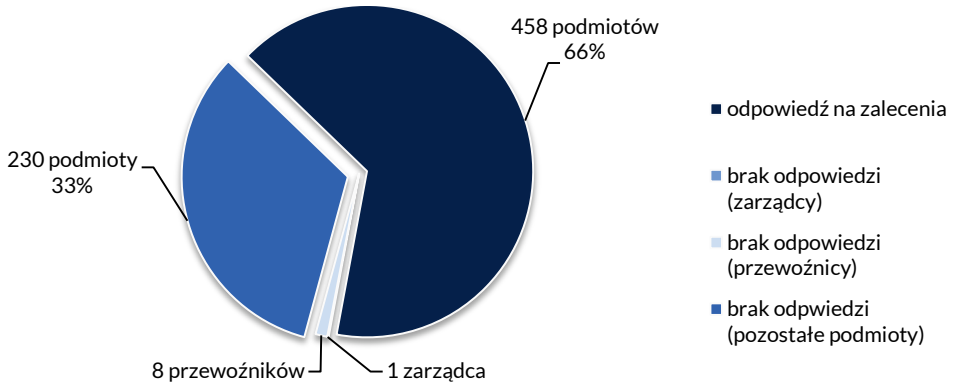
Zalecenie 4:

Przekazanie do Prezesa UTK informacji o działaniach jakie Podmiot podjął w celu zapewnienia, aby wyniki badania zdarzeń kolejowych zawierały odpowiednią i dogłębną analizę w tym m.in. identyfikację wszystkich wymaganych przyczyn.

12.1 Analiza informacji dotyczących realizacji zaleceń

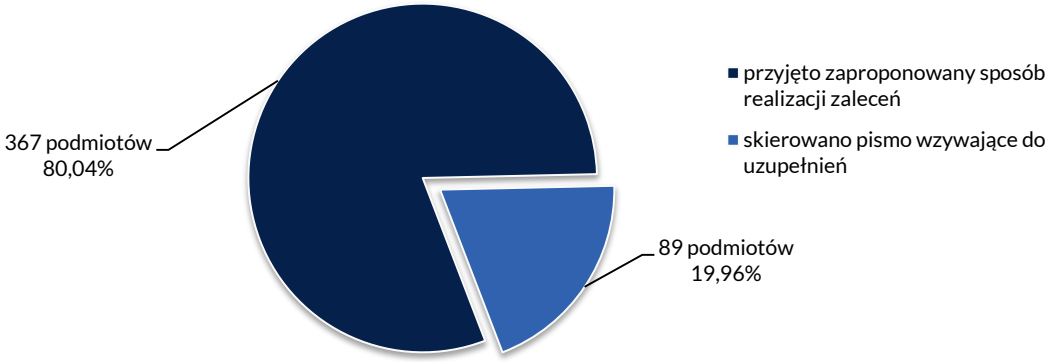
Mimo wcześniejszego powiadomienia o obowiązku przekazania informacji o realizacji zaleceń, w analizach przedłożonych danych, zwraca uwagę fakt, że **ok. 30% przedsiębiorstw rynku kolejowego nie przekazało żadnej informacji** (Rysunek 53). Podkreślić należy, że wśród 239 podmiotów, które nie udzieliły odpowiedzi, znajduje się **1 zarządca infrastruktury oraz 8 przewoźników kolejowych.**

Rysunek 53. Zestawienie odpowiedzi podmiotów na pismo Prezesa UTK dotyczące obowiązku przekazania informacji o realizacji zaleceń PKBWK



W wyniku analizy przekazanych przez podmioty informacji, w przypadku **367 odpowiedzi przyjęto zaproponowany sposób realizacji zaleceń** (*Rysunek 54*), co stanowi ponad 80% spośród 458 podmiotów W stosunku do pozostałych przedsiębiorstw sektora rynku kolejowego wystosowano pisma, w celu uzupełnienia i przedstawienia planu realizacji zaleceń. W przypadku braku właściwej reakcji ze strony podmiotów, Prezes UTK będzie reagował w toku działań nadzorczych.

Rysunek 54. Ocena sposobu realizacji zaleceń zaproponowanego przez podmioty



Analizując zadeklarowany przez podmioty etap realizacji zaleceń (mając na uwadze uśrednione wartości), można stwierdzić, że zalecenia zrealizowano w 28% przypadków, u 23% podmiotów są w trakcie realizacji, u 2% podmiotów podjęto działania alternatywne, 42% podmiotów zalecenia nie dotyczyły, natomiast w przypadku 5% odnotowano brak informacji.

Nadzorując realizację zaleceń przez podmioty, których działalność ma wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego i bezpieczeństwo eksploatacji kolei, Prezes UTK dokonał w 2016 r. **74 kontroli** w miejscu prowadzenia działalności przedsiębiorstw kolejowych.

Liczba kontroli, jakie przeprowadzono w zakresie poszczególnych zaleceń, przedstawia się następująco:

- realizacja zalecenia 1 – skontrolowano **36** podmiotów;
- realizacja zalecenia 2 – skontrolowano **18** podmiotów;
- realizacja zalecenia 3a – skontrolowano **56** podmiotów;
- realizacja zalecenia 3b – skontrolowano **43** podmioty;
- realizacja zalecenia 4 – skontrolowano **27** podmiotów.

Ogólne wyniki nadzoru w podziale na realizację poszczególnych zaleceń przedstawiają się następująco:

W zakresie Zalecenia 1:

Przeprowadzono 69 działań nadzorczych, w tym kilkakrotnie wykonywano działania kontrolne u wyznaczonych przewoźników kolejowych oraz na terenie PKP PLK W przypadku części podmiotów zidentyfikowane zostały nieprawidłowości związane m.in. z:

- brakiem współpracy z podmiotami rynku kolejowego, w przypadkach odnoszących się do obszarów ryzyka wspólnego pomiędzy zarządcą infrastruktury a przewoźnikami kolejowymi, które utrudnia wdrożenie odpowiednich środków kontroli ryzyka;
- nieprzestrzeganiem wymagań w zakresie utrzymania pojazdów, niezgodności w zakresie dokumentacji oraz nadzoru nad jej prowadzeniem;
- niezgodnością podejmowanych działań z obowiązującymi normami i regulacjami;
- nieprawidłowościami w zakresie użytkowania urządzeń DSAT;
- niewłaściwą kwalifikacją zdarzeń.

Należy zwrócić uwagę na działania podejmowane przez kontrolowane podmioty zmierzające do realizacji omawianego zalecenia, np. zwiększona liczba kontroli stanu technicznego taboru oraz pociągowych jazd kontrolnych, nadzór nad stanem technicznym wagonów, monitorowanie wskazań urządzeń rejestrujących uszkodzenia i formułowanie wniosków oraz podjęcie działań korygująco – zapobiegawczych przyczyniających się do zmniejszenia liczby uszkodzeń.

W zakresie Zalecenia 2:

Przeprowadzono 40 działań nadzorczych, w tym kilkakrotnie wykonywano działania kontrolne u wyznaczonych przewoźników kolejowych oraz na terenie PKP PLK W wyniku przeprowadzonych czynności stwierdzono m.in.: brak wyposażenia członków komisji kolejowej w odpowiednie narzędzia do odczytu danych z elektronicznych rejestratorów parametrów jazdy. W jednym przypadku wskazano na podjęcie działań pilotażowych umożliwiających odczyt online zapisów kamer monitorujących szlak. W części przypadków nie stwierdzono nieprawidłowości w niniejszym zakresie, co oznacza, że podmioty podjęły działania zgodnie z wydanym zaleceniem.

W zakresie Zalecenia 3a:

Przeprowadzono 86 działań nadzorczych, w tym kilkakrotnie wykonywano działania kontrolne u wyznaczonych przewoźników kolejowych oraz na terenie PKP PLK U znacznej części podmiotów nadzorowanych zidentyfikowano występowanie nieprawidłowości związanych m.in. z: niedostosowaniem regulaminu pracy do postanowień obowiązujących przepisów; brakiem dostosowania posiadanego systemu SMS do nowych regulacji czy nieaktualnymi zapisami w DSU. W części przypadków nie stwierdzono nieprawidłowości, co oznacza, że dostosowano przepisy wewnętrzne zgodnie z wymogami krajowych aktów prawnych.

W zakresie Zalecenia 3b:

Przeprowadzono 67 działań nadzorczych, w tym kilkakrotnie wykonywano działania kontrolne u wyznaczonych przewoźników kolejowych oraz na terenie PKP PLK W toku przeprowadzonych czynności ustalono, że w ramach realizacji tego zalecenia podmioty kierują pracowników na szkolenia, w celu podnoszenia ich kwalifikacji oraz dostosowują przepisy wewnętrzne do obowiązujących regulacji prawnych. Niemniej jednak w trakcie realizacji czynności kontrolnych zidentyfikowano przypadek braku kierowania na szkolenia członków komisji.

W zakresie Zalecenia 4:

Przeprowadzono 45 działań nadzorczych, w tym kilkakrotnie wykonywano działania kontrolne u wyznaczonych przewoźników kolejowych oraz na terenie PKP PLK, w wyniku których

zidentyfikowano nieprawidłowości związane m.in. z: nieprawidłowo wypełnianą dokumentacją, brakiem współpracy z podmiotami w zakresie wymiany informacji, niesporządzaniem wymaganych biuletynów. W wyniku przeprowadzonych czynności ustalono, że działania, jakie zostały podjęte w celu realizacji powyższego zalecenia, to m.in. analizy SMS po zdarzeniach oraz szkolenia pracowników z zakresie wymagań prawnych

Prezes UTK, analizując zgromadzone dane dotyczące realizacji zaleceń uzyskane od autoryzowanych zarządców infrastruktury kolejowej, certyfikowanych przewoźników kolejowych, podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie oraz podmiotów działających na podstawie świadectw bezpieczeństwa, stwierdził, że:

- należy pozytywnie ocenić poziom realizacji zaleceń przez podmioty funkcjonujące w oparciu o SMS lub inny przyjęty system zarządzania (zarządcy infrastruktury, przewoźnicy kolejowi, użytkownicy bocznic);
- duża liczba podmiotów, w szczególności działających na podstawie świadectw bezpieczeństwa, nie przekazała żadnej informacji o realizacji zaleceń;

Dokładne przyczyny braku odpowiedzi ze strony użytkowników bocznic będzie można poznać dzięki działaniom nadzorczym. W przypadku użytkowników bocznic – stosunkowo nowej kategorii podmiotów, która jest objęta obowiązkami w zakresie zdarzeń kolejowych (m.in. informowanie o zdarzeniach, sprawozdawczość w zakresie zaistniałych zdarzeń i realizacji zaleceń), powodem braku przekazania wymaganych informacji może być niewielkie doświadczenie w omawianym obszarze. Podmioty te są objęte ww. obowiązkami od 1 marca 2016 r., przy czym ustawodawca przewidział krótki, 6-miesięczny okres na dostosowanie przepisów wewnętrznych do nowych zapisów Rozporządzenia w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym.

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”.

12.2 System alertów bezpieczeństwa

Jednym z podstawowych elementów tworzonego jednolitego obszaru kolejowego w ramach Unii Europejskiej jest zapewnienie wymiany informacji na temat niebezpieczeństw i zagrożeń zaistniałych w systemach kolejowych państw członkowskich. Krajowe władze bezpieczeństwa lub krajowe organy dochodzeniowe, analizując zdarzenia zaistniałe w krajowych systemach kolejowych mogą uznać, że istnieje prawdopodobieństwo, że zdarzenie może mieć wpływ na bezpieczeństwo systemu kolejowego w innym państwie. W takim przypadku powinny one wykorzystać możliwości, jakie stwarza System Informacji Bezpieczeństwa funkcjonujący w ramach Agencji Kolejowej Unii Europejskiej i opublikować informacje na temat zaistniałego zdarzenia w formie alertu bezpieczeństwa.

Prezes UTK, jako krajowa władza bezpieczeństwa, również posiada dostęp do Systemu Informacji Bezpieczeństwa Agencji Kolejowej Unii Europejskiej. Tym samym powiadamia i otrzymuje informacje o występujących alertach bezpieczeństwa na obszarze Unii, których przyczyna ma wpływ na bezpieczeństwo co najmniej dwóch państw członkowskich.

W 2016 r., podobnie jak w latach ubiegłych, 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 2016 r. (podobnie jak w latach ubiegłych) na możliwie niezwłocznym udostępnianiu przetłumaczonych na język polski treści alertów wraz ze wskazywaniem konieczności przeprowadzenia analizy systemowej, czy dany alert bezpieczeństwa może mieć wpływ na prowadzoną przez nie działalność oraz o ocenienie potencjalnego ryzyka związanego z wystąpieniem zdarzenia opisanego w alercie bezpieczeństwa.

W związku z przypadkami pęknięć ram wózków tocznych typu 37AN, 19 lutego 2016 r. Prezes UTK wydał alert bezpieczeństwa w tym przedmiocie.

W 2016 r. Prezes UTK poinformował krajowe podmioty rynku kolejowego, zarówno za pośrednictwem strony internetowej oraz informacji przesyłanych bezpośrednio do wskazanych osób, o opublikowaniu w Systemie Informacji Bezpieczeństwa kolejnych alertów bezpieczeństwa tj.:

a) dotyczącego wykolejenia pociągu towarowego z 24 kwietnia 2016 r., mającego miejsce w Francji, na skutek przesunięcia prawego koła pierwszego zestawu kołowego typu 42 mp wagonu do środka osi o 30 cm zestawu kołowego;
b) fińskiej krajowej władzy bezpieczeństwa (Trafi), w sprawie wykolejenia wagonów do przewozu węgla z powodu awarii wózka Axle Motion III (K-17) – śruby łączące zworę maźniczą z konstrukcją wspornika maźnicy poluzowały się podczas jazdy z powodu wibracji;
c) włoskiej krajowej władzy bezpieczeństwa (ANSF), w nawiązaniu do alertu bezpieczeństwa wydanego przez Prezesa UTK, informującego przewoźników kolejowych i podmioty odpowiedzialne za utrzymanie wagonów towarowych o możliwych pęknięciach ram wózków typu 37ANa oraz wózków typu 24MN. Na podstawie tego alertu podjęto decyzję o wycofaniu z eksploatacji pojazdów, w których zamontowane są wskazane wózki oraz zawieszono procedury dopuszczeń nowych pojazdów;
d) fińskiej krajowej władzy bezpieczeństwa (Trafi) opublikowany w związku z wykrytym problemem kompozytowych wstawek hamulcowych C333, zamontowane na ramie wózka K16, występującym szczególnie podczas trudnych warunków atmosferycznych;
e) węgierskiej krajowej władzy bezpieczeństwa (NIB Hungary) w związku z powtarzającym się problemem mogącym doprowadzić do niespodziewanego wyluzowania hamulca dodatkowego lokomotywy Siemens Vectron X4 Family A w skutek ucieczki sprężonego powietrza z układu pneumatycznego.

13. Ocena stanu technicznego infrastruktury kolejowej

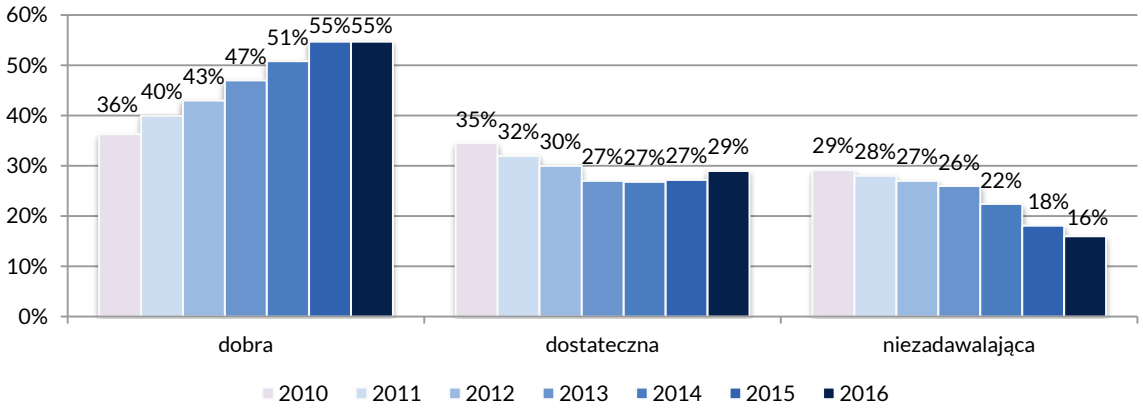
Z uwagi na niejednolitość danych przedstawianych przez poszczególnych zarządców infrastruktury kolejowej, dane zawarte w tym rozdziale zostały opracowane głównie na podstawie „Raportu w sprawie bezpieczeństwa za rok 2016" PKP PLK, jako największego zarządcy infrastruktury kolejowej w Polsce, dysponującego około 96% udziałem w całości ogólnodostępnej sieci kolejowej (z wyłączeniem linii wąskotorowych). Tym samym analiza tych danych daje miarodajny obraz stanu technicznego infrastruktury kolejowej w Polsce na dzień 31 grudnia 2016 r.

13.1 Infrastruktura kolejowa PKP PLK

PKP PLK w przedłożonym do Prezesa UTK „Raporcie w sprawie bezpieczeństwa za rok 2016" ocenia, że 14,2% infrastruktury znajduje się w stanie niezadawalającym (w tym 1,4% w stanie złym), a 29,3% w dostatecznym. Łącznie daje to 3,5% infrastruktury, co do której istnieją mniej lub bardziej poważne zastrzeżenia, przy czym mowa tu wyłącznie o stanie nawierzchni kolejowej.

W wyniku prowadzonych w 2016 r. czynności utrzymaniowo-naprawczych oraz inwestycyjnych, według stanu na dzień 31 grudnia 2016 r., odnotowano poprawę o ok. 1,5% w porównaniu ze stanem na dzień 31 grudnia 2015 r.

Rysunek 55. Ocena stanu technicznego infrastruktury kolejowej PKP PLK w latach 2010–2016



Źródło: Opracowanie własne UTK na podstawie sprawozdania PKP PLK za 2016 r., dotyczącego parametrów infrastruktury

Powyższa ocena dokonana została według następujących kryteriów:

a) Ocena dobra – wymagana tylko konserwacja, niezbędne pojedyncze wymiany elementów nawierzchni, brak ograniczeń;
b) Ocena dostateczna – potrzeba wymian elementów nawierzchni do 30%, obniżenie prędkości rozkładowych lub wprowadzenie ograniczeń;
c) Ocena niezadawalająca – konieczna wymiana kompleksowa, znaczne obniżenie prędkości rozkładowych oraz duża ilość ograniczeń.

Modernizacja i inne działania związane z poprawą stanu linii kolejowych to jedne z najważniejszych zadań realizowanych przez PKP PLK, na które spółka – jako zarządca narodowy infrastruktury – czerpała fundusze zarówno z własnych zasobów, jak również z Funduszu Kolejowego.

PKP PLK realizuje zakrojony na szeroką skalę program modernizacji i rewitalizacji linii kolejowych. Zakres przedmiotowy poszczególnych projektów inwestycyjnych obejmuje zwykle kompleksowe wymiany nawierzchni kolejowej, urządzeń sterowania ruchem kolejowym

i elektroenergetyki (trakcyjnej i nietrakcyjnej), a także modernizacje przejazdów kolejowo-drogowych w jednym poziomie oraz ich likwidacje i zastępowanie skrzyżowaniami dwupoziomowymi. Wymiana starych, wyeksploatowanych i zdegradowanych elementów infrastruktury kolejowej oraz urządzeń technicznych na elementy i urządzenia nowe, wykonane z zastosowaniem współczesnych technologii, pozwala na znaczącą poprawę parametrów eksploatacyjnych linii kolejowych (głównie maksymalnych dopuszczalnych prędkości) przy co najmniej zachowaniu, a zazwyczaj podniesieniu, poziomu bezpieczeństwa systemu kolejowego.

Należy oczekiwać, że na odcinkach linii kolejowych po modernizacji lub rewitalizacji ryzyko występowania zdarzeń lub sytuacji potencjalnie niebezpiecznych spowodowanych złym stanem technicznym lub awariami infrastruktury będzie istotnie niższe. Podobnie należy oczekiwać zmniejszenia częstotliwości wypadków na przejazdach kolejowych dzięki wyposażeniu ich w dodatkowe urządzenia zabezpieczenia i ostrzegania użytkownika (tj. przekwalifikowaniu do wyższej kategorii).

W 2016 r. na sieci kolejowej zarządzanej przez PKP PLK wykonane zostały roboty inwestycyjne na kwotę 4,1 mld zł. Zmodernizowano m.in. 509 km torów, 549 rozjazdów i 213 przejazdów kolejowo-drogowych, a także wybudowano 47 skrzyżowań dwupoziomowych.

W wyniku prowadzonych modernizacji stan infrastruktury ulega stopniowej poprawie, jednakże jej ogólną jakość należy nadal ocenić jako odbiegającą od potrzeb i standardów. Ze względu na stan techniczny infrastruktury, w celu zapewnienia bezpiecznego ruchu pociągów, wprowadzane są obostrzenia użytkowania, wydłużające czas jazdy, a tym samym przyczyniające się do zmniejszenia atrakcyjności transportu kolejowego, głównie poprzez obniżanie maksymalnych prędkości rozkładowych. Szczegółowe zestawienie w zakresie ograniczeń prędkości, z podziałem na wybrane przyczyny ich wprowadzenia, przedstawia Tabela 36.

Tabela 36. Wybrane przyczyny czasowych i stałych ograniczeń prędkości pociągów w latach 2014–2016 (stan na 31 grudnia)

Lp.	Przyczyna wprowadzenia ograniczeń prędkości pociągów	2014		2015		2016		Różnica (2016 i 2015)	
		Liczba [szt.]	Na długości [km]	Liczba [szt.]	Na długości [km]	Liczba [szt.]	Na długości [km]	Liczba [szt.]	Na długości [km]
1.	Zły stan techniczny toru	1263	1366	1025	1110	817	832	-208	-278
2.	Zły stan techniczny obiektu	359	36	341	35,6	304	29,4	-37	-6,2
3.	Na przejazdach kolejowych	1108	140	765	155	742	174,6	-23	+19,6
4.	Obok miejsca prowadzenia robót	37	61	97	79	128	95	+31	+16

Źródło: opracowanie własne UTK na podstawie Raportu w sprawie bezpieczeństwa za 2016 r. PKP PLK

W ciągu ostatniego roku zmniejszeniu uległa zarówno liczba ograniczeń prędkości, jak i długość torów, na jakich były one wprowadzane. W przypadku złego stanu technicznego toru różnica ta wynosi ok. 20%, a w przypadku przejazdów kolejowych 3%. Nadal jednak, mimo szerokiej skali prac remontowych i modernizacyjnych prowadzonych na sieci kolejowej i mniejszej liczby ograniczeń prędkości, zły stan techniczny infrastruktury stanowi poważny problem. Wynik ten wskazuje na konieczność dalszych inwestycji w infrastrukturę transportu kolejowego, bez której niemożliwe stanie się zwiększenie atrakcyjności tego środka transportu oraz poprawa poziomu jego bezpieczeństwa.

Dane dotyczące udziału długości linii kolejowych wg dopuszczalnego nacisku osi oraz udziału długości linii kolejowych według prędkości maksymalnych, zamieszczone zostały w sprawozdaniu z funkcjonowania rynku transportu kolejowego za rok 2016, opublikowanym w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Transportu Kolejowego 31 lipca 2017 r.

13.2 Nadzór nad stanem technicznym i eksploatacją infrastruktury kolejowej

Proces utrzymania infrastruktury kolejowej jest jednym z istotnych czynników przekładających się bezpośrednio na poziom bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Właściwie sprawowany nadzór nad stanem technicznym eksploatowanej infrastruktury i skuteczne wdrażanie środków prewencyjnych nie tylko podnosi jakość usług w zakresie realizowanych przewozów, ale przede wszystkim ogranicza zagrożenie wystąpienia negatywnych w skutkach zdarzeń kolejowych.

Podczas działań nadzorczych prowadzonych w stosunku do zarządcy infrastruktury weryfikowano m.in.:

- stan techniczny infrastruktury kolejowej,
- utrzymanie gruntów w sąsiedztwie linii kolejowych,
- stan techniczny przejazdów kolejowo-drogowych,
- proces prowadzenia ruchu kolejowego, w tym działanie urządzeń sterowania ruchem kolejowym,
- funkcjonowanie ratownictwa technicznego oraz prowadzoną dokumentację,
- kwalifikacje pracowników.

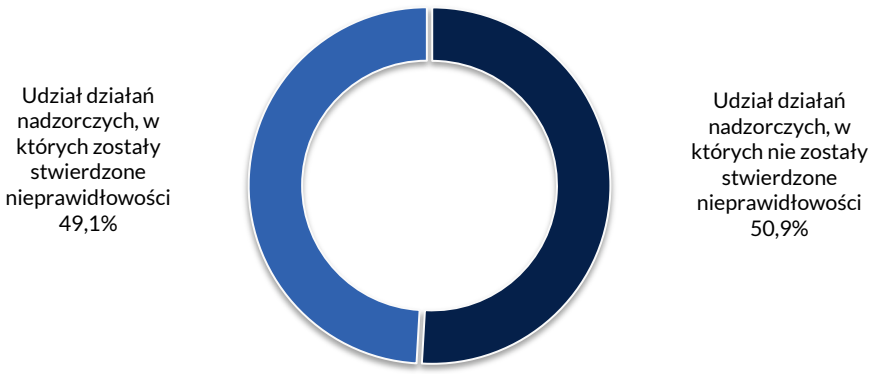
Bardzo istotnym aspektem kontroli jest również identyfikacja w ich trakcie tzw. „dzikich przejść". Każdego roku występuje duża liczba zdarzeń związanych z osobami przebywającymi na obszarze kolejowym w sposób nieuprawniony (wbrew obowiązującym przepisom), dlatego też podejmowane są działania w obszarze monitorowania bezpieczeństwa systemu kolejowego. Działania te mają na celu ograniczenie negatywnego wpływu podmiotów zewnętrznych na system kolejowy, w tym w szczególności osób, które w sposób nieupoważniony przebywają na obszarze kolejowym.

W 2016 r. Prezes UTK przeprowadził 811 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 torowej i przyległych gruntów;
- 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;
- zasadność stosowania sygnałów zastępczych;
- stan techniczny i proces utrzymania sieci trakcyjnej.

W 2016 r. w omawianym obszarze, w związku z prowadzonymi czynnościami nadzorczymi, stwierdzono 2037 nieprawidłowości, co stanowi ok. 41% wszystkich nieprawidłowości stwierdzonych w analizowanym okresie. Naruszenia te stwierdzone zostały w przypadku 398 działań, co stanowi ok. 49 %.

Rysunek 56. Wyniki działań nadzorczych przeprowadzonych w zakresie nadzoru nad stanem technicznym i eksploatacją infrastruktury kolejowej w 2016 r.



Wskaźnik nieprawidłowości dla omawianego obszaru wyniósł 2,51. We wszystkich uwzględnionych powyżej zakresach odnotowano zmniejszenie wskaźnika nieprawidłowości. Wśród głównych nieprawidłowości należy wskazać na:

Nieprawidłowości w zakresie prowadzenia dokumentacji:

- nieprawidłowe zapisy w regulaminach technicznych stacji;
- nieprawidłowości w zakresie regulaminu pracy bocznicy kolejowej;
- błędnie wypełnione metryki przejazdów kolejowo-drogowych;
- brak lub błędne dokumentowanie informacji dot. badań diagnostycznych;
- nieprawidłowości w prowadzonej dokumentacji badań technicznych rozjazdów;
- stosowanie nieaktualnych/ niezgodnych wzorów dokumentów.

Nieprawidłowości w zakresie utrzymania infrastruktury torowej i przyległych gruntów:

- zły stan techniczny torów i rozjazdów;
- brak usunięcia usterek wskazanych w protokołach diagnostycznych;
- brak przeprowadzania obchodów torów;
- występowanie „dzikich przejść";
- nieprawidłowości w zakresie oznakowania i sygnalizacji;
- brak odchwaszczenia i usunięcia roślinności;
- brak zapewnienia odpowiedniej widoczności.

Nieprawidłowości w zakresie stanu technicznego, procesu utrzymania i klasyfikacji skrzyżowań linii kolejowych z drogami publicznymi:

- złe utrzymanie powierzchni kolejowej;
- nieprawidłowości w zakresie oznakowania i sygnalizacji;
- niewykonanie zaleceń diagnostycznych;
- brak zapewnienia odpowiedniej widoczności;
- niewykonanie zaleceń z kontroli wewnętrznej przejazdu;
- nieprawidłowości w zakresie utrzymania urządzeń zabezpieczających przejazd kolejowy.

Nieprawidłowości w zakresie bezpieczeństwa eksploatacji bocznic kolejowych:

- zły stan techniczny torów w obrębie bocznic kolejowych;
- nieprawidłowości w zakresie oznakowania i sygnalizacji;
- brak nadzoru nad stanem technicznym eksploatowanej infrastruktury kolejowej;

- nieprawidłowości w zakresie utrzymania urządzeń SRK;
- brak odchwaszczenia i usunięcia roślinności.

Nieprawidłowości w zakresie funkcjonowania ratownictwa technicznego zarządców infrastruktury;

- niewłaściwy nadzór nad przeprowadzaniem pouczeń okresowych;
- nieprawidłowości w zakresie oznakowania;
- nieprawidłowości w zakresie świadectw sprawności technicznej.

Nieprawidłowości w zakresie utrzymania urządzeń sterowania ruchem kolejowym:

- brak nadzoru nad obsługą diagnostyczną oraz zarządzaniem procesem diagnostycznym urządzeń SRK;
- nieprawidłowości dotyczące konserwacji urządzeń SRK.

Nieprawidłowości w zakresie stanu technicznego i procesu utrzymania sieci trakcyjnej

- niewykonanie przeglądów okresowych sieci trakcyjnej.

Właściwy stan techniczny infrastruktury jest jednym z dwóch kluczowych obszarów, od których zależy bezpieczeństwo transportu kolejowego. W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości w tym zakresie Prezes UTK, obok postępowania kontrolnego, dysponuje dwoma narzędziami mającymi na celu zobowiązanie podmiotów rynku kolejowego do utrzymania właściwego stanu technicznego infrastruktury. Pierwszym z nich jest stwierdzenie naruszenia przepisów w zakresie bezpieczeństwa transportu kolejowego wraz z określeniem terminu ich usunięcia[15]. Drugim natomiast jest możliwość wstrzymania ruchu kolejowego lub jego ograniczenia w przypadku stwierdzenia zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego lub bezpieczeństwa przewozu osób lub rzeczy[16].

W 2016 roku Prezes UTK wydał 39 decyzji dotyczących wstrzymania ruchu kolejowego lub wprowadzenia jego ograniczenia, w tym 11 decyzji umarzających postępowanie lub stwierdzających wygaśnięcie decyzji.

W wyniku przeprowadzonych działań nadzorczych Prezes UTK wszczął również w 2016 r. 69 postępowań administracyjnych w sprawie stwierdzenia naruszenia przepisów w zakresie bezpieczeństwa transportu kolejowego wraz z określeniem terminu ich usunięcia (w tym 8 postępowań w sprawie ponownego rozpatrzenia sprawy). Wydano 117 decyzji w omawianym obszarze, w tym 43 decyzje umarzające postępowanie lub stwierdzające wygaśnięcie decyzji. Decyzje skierowane były zarówno do zarządców infrastruktury kolejowej, jak i użytkowników bocznic.

Zagrożenia związane ze złym stanem infrastruktury są dostrzegane również przez osoby spoza grona specjalistów branży kolejowej. W szczególności dotyczy to podróżnych oraz innych osób przebywających w pobliżu linii kolejowych. Wśród zgłoszeń w zakresie bezpieczeństwa, które wpłynęły do Urzędu Transportu Kolejowego w roku 2016, to właśnie skargi na zły stan techniczny oraz utrzymanie infrastruktury i przyległych gruntów stanowią największą ich część (ponad 29% wszystkich zgłoszeń).

[15] *art. 14 ust. 1 Ustawy o transporcie kolejowym*
[16] *art. 14 ust. 2 pkt 1 Ustawy o transporcie kolejowym*

14. Ocena stanu technicznego pojazdów kolejowych

Stan techniczny taboru kolejowego, obok stanu infrastruktury jest kolejnym czynnikiem determinującym bezpieczeństwo przewozów kolejowych.

Należy zaznaczyć, że tylko zastosowanie ujednoliconej metodyki opisu stanu technicznego pojazdów kolejowych przez ich właścicieli lub dysponentów, umożliwi agregację danych pochodzących od różnych podmiotów oraz wyciągnięcie stosownych wniosków w skali całego sektora kolejowego.

14.1 Stan techniczny taboru kolejowego

Stan taboru kolejowego w ruchu pasażerskim i towarowym nie jest zadawalający, zarówno ze względu na wiek parku taborowego, jak i jego strukturę. Podstawowym problemem jest przestarzała konstrukcja i wyeksploatowanie większości wagonów osobowych, a zwłaszcza elektrycznych zespołów trakcyjnych, co skutkuje dużymi kosztami obsługi i utrzymania. Kolejną kwestią jest niedobór lokomotyw dostosowanych do osiągania znacznych prędkości. Ponadto tylko niewielka część taboru pasażerskiego jest dostosowana do przewozu osób z niepełnosprawnościami, jednak tu akurat z każdym rokiem sytuacja ulega poprawie. W ostatnim czasie zauważalna jest tendencja do poprawy tego stanu rzeczy. Na przykład zakup nowoczesnych elektrycznych zespołów trakcyjnych ED160, ED161 oraz ED250 (po 20 sztuk z każdej serii) spowodował, że obecnie już rawie 70% taboru przewoźnika „PKP Intercity" S.A. stanowią nowe lub zmodernizowane pociągi. Dalszym problemem w kwestii wagonów pasażerskich są próby przesuwania w czasie terminu ich okresowego przeglądu na poziomie P3 i wyższych, a także to, że część z zaplanowanych do realizacji przetargów na utrzymanie wagonów przeciąga się w czasie lub nie kończy się rozstrzygnięciem, co przyczynia się do wyłączenia części taboru z eksploatacji.

Szczegółowy opis struktury taboru przewoźników pasażerskich normalnotorowych został umieszczony w rozdziale 2.4.1. *Sprawozdania z funkcjonowania rynku transportu kolejowego za rok 2016*, opublikowanego w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Transportu Kolejowego 31 lipca 2017 r.

Stan wagonów towarowych jest w 72% oceniany przez ich właścicieli na dobry lub bardzo dobry. Właścicielem ponad 66% wagonów towarowych w Polsce jest PKP CARGO S.A. Warto więc wspomnieć o działaniach, jakie spółka podejmuje w celu unowocześnienia posiadanego taboru poprzez modernizacje oraz zakup nowych pojazdów. W 2016 r. gruntownej modernizacji połączonej z naprawą główną poddano 3 lokomotywy serii SM48 (ze zmianą serii na ST48) – co stanowi ok. 4% ogólnej liczby pojazdów tej serii. Ponadto zakupiono 15 lokomotyw wielosystemowych Siemens Vectron o oznaczeniach EU46, za pomocą których spółka może wykonywać przewozy na terytorium Austrii, Czech, Niemiec, Rumunii, Słowacji oraz Węgier. Na koniec 2016 r. średni wiek lokomotyw spalinowych w liczbie 1 200 sztuk wyniósł 40,5 roku, lokomotyw elektrycznych w liczbie 1 161 sztuk wyniósł 34,98 roku, oraz wagonów towarowych w liczbie 60 968 sztuk wyniósł 30,86 roku.

Znaczną liczbę wagonów pasażerskich (85,5%) posiada „PKP Intercity" S.A. Stan wagonów pasażerskich będących w posiadaniu Spółki oceniany jest w około 59% jako dobry lub bardzo dobry. W tym przypadku wiek taboru jest dużo bardziej zróżnicowany, gdyż obok wagonów pasażerskich należy uwzględnić również zespoły trakcyjne, które są taborem nieco młodszym. Mając na uwadze bezpieczeństwo podróżnych Spółka dokonuje modernizacji oraz zakupu nowych wagonów, spełniających wyższe standardy bezpieczeństwa. W 2016 r. spółka wykonała 16 napraw głównych (poziomu P5) wagonów przeznaczonych do poruszania się z prędkością 160 km/h. Na koniec 2016 r. średni wiek lokomotyw spalinowych w liczbie 60 sztuk wyniósł 35,32 roku, lokomotyw elektrycznych w liczbie 302 sztuk wyniósł 32,93 roku, a wagonów pasażerskich w liczbie 2 315 sztuk wyniósł

28,92 roku. Najmłodsze wiekiem w „PKP Intercity" S.A. są elektryczne zespoły trakcyjne, których średni wiek wynosi 4,2 roku (dla 74 sztuk).

14.2 Awaryjność taboru

Analizując zagadnienia stanu technicznego pojazdów kolejowych, Prezes UTK skoncentrował się na aspekcie obejmującym analizę informacji dotyczących zagrożeń w eksploatacji taboru, pochodzących z urządzeń wykrywania stanów awaryjnych taboru (DSAT), znajdujących się na sieci PKP PLK.

Urządzenia DSAT wykrywają uszkodzenia zagrażające bezpieczeństwu ruchu kolejowego, takie jak zagrzane maźnice, deformacje kół, zagrzane hamulce i przekroczenie progu oddziaływania dynamicznego na tor. Wczesne wykrycie uszkodzeń pozwala na podjęcie szybkich i skutecznych działań zaradczych, co prowadzi do zmniejszenia zagrożenia wystąpienia wypadku.

W 2016 r. urządzenia detekcji stanów awaryjnych taboru DSAT, zainstalowane na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP PLK, wygenerowały w sumie 11 489 sygnałów alarmowych, z czego zaledwie 4 738 przypadków potwierdzonych zostało przez upoważnionego pracownika. Trzeba mieć jednak na uwadze, że większość tego typu zdarzeń jest kwalifikowana jako sytuacje potencjalnie niebezpieczne.

Urządzenia wykryły 1 203 przypadki zagrzanych maźnic (865 przypadków alarmowych i 338 przypadków ostrzegawczych), w tym 983 przypadki potwierdzone przez upoważnionego pracownika przewoźnika kolejowego.

Najwięcej przypadków wykrycia stanów awaryjnych taboru przez urządzenia DSAT – 4 018 – dotyczyło zagrzanych hamulców (619 przypadków alarmowych i 3 399 przypadków ostrzegawczych), w tym 3 142 przypadków zostało potwierdzonych przez pracownika. Niesprawność układu hamulcowego jest bardzo często występującym uszkodzeniem taboru, mogącym skutkować pożarem, zniszczeniem maźnic lub całego układu jezdnego taboru, co w konsekwencji może prowadzić do wypadku kolejowego.

Następna grupa – 2 950 przypadki (180 przypadków przekroczeń poziomów granicznych i 2 770 przypadków przekroczeń poziomów ostrzegawczych), dotyczyła przekroczenia granicznych nacisków dynamicznych – ponadnormatywnych uderzeń w podtorze, co również ma znaczenie dla eksploatacji infrastruktury. Wykrycie tego stanu alarmowego skutkuje wyłączeniem lokomotywy lub wagonu z ruchu.

Kolejnych 2 503 przypadków dotyczyło deformacji bieżni kół (1 539 przypadków alarmowych i 964 przypadki ostrzegawcze), z czego tylko 613 przypadków zostało potwierdzonych. Deformacja bieżni koła powoduje przyspieszone zużycie infrastruktury.

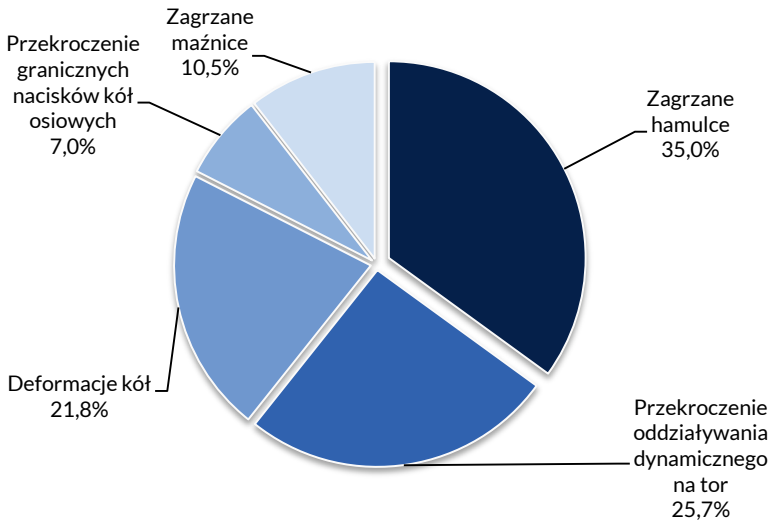
Ponadto urządzenia DSAT wykryły 815 przypadków przekroczenia normatywnych nacisków osi na tor, związanych z przeładowaniem wagonów.

Tabela 37. Liczba sygnałów alarmowych wygenerowane przez urządzenia DSAT w latach 2014–2016

Lp.	Wykryte stany awaryjne	2014	Udział [%]	2015 r.	Udział [%]	2016	Udział [%]
1.	Zagrzane hamulce	3 994	32,8%	4 468	40,5%	4 018	35,0%
2.	Przekroczenie oddziaływania dynamicznego na tor	3 625	29,7%	2 664	24,1%	2 950	25,7%
3.	Deformacje kół	2 668	21,9%	1 959	17,8%	2 503	21,8%
4.	Przekroczenie granicznych nacisków osiowych	984	8,1%	944	8,6%	815	7,0%
5.	Zagrzane maźnice	918	7,5%	1 000	9,0%	1 203	10,5%
6.	Łączna liczba	12 189	100,0%	11 035	100,0%	11 498	100,0%

Źródło: opracowanie własne UTK na podstawie Raportów w sprawie bezpieczeństwa PKP PLK z lat 2014–2016

Rysunek 57. Struktura sygnałów alarmowych wygenerowanych przez urządzenia DSAT w 2016 r.

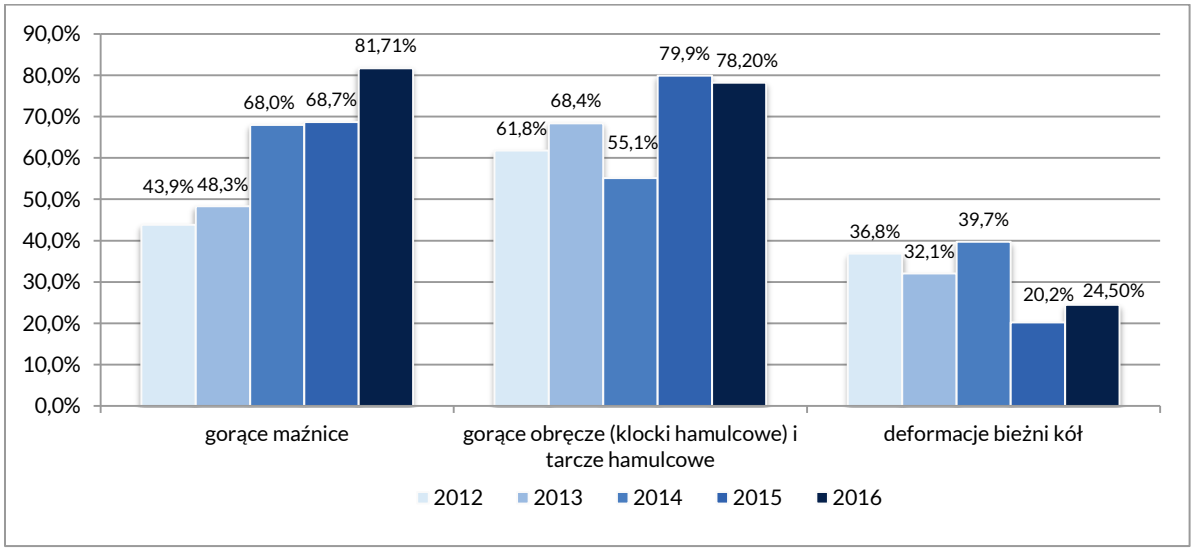


Źródło: opracowanie własne UTK na podstawie Raportu w sprawie bezpieczeństwa za 2016 r. PKP PLK

W ramach przyjętego przez PKP PLK „Programu poprawy bezpieczeństwa na rok 2016" do końca 2017 r. liczba urządzeń DSAT eksploatowanych na sieci linii kolejowych zarządzanych przez PKP PLK miała docelowo wynieść 200. W wyniku działań modernizacyjnych podjętych w 2016 r. cel ten został osiągnięty przed terminem: w 2016 r. zabudowano 12 nowych urządzeń, dzięki czemu liczba urządzeń na sieci wzrosła ze 192 w 2015 r. do 204 urządzeń eksploatowanych na koniec 2016 r., co wpłynęło na podniesienie poziomu bezpieczeństwa na kluczowych liniach kolejowych.

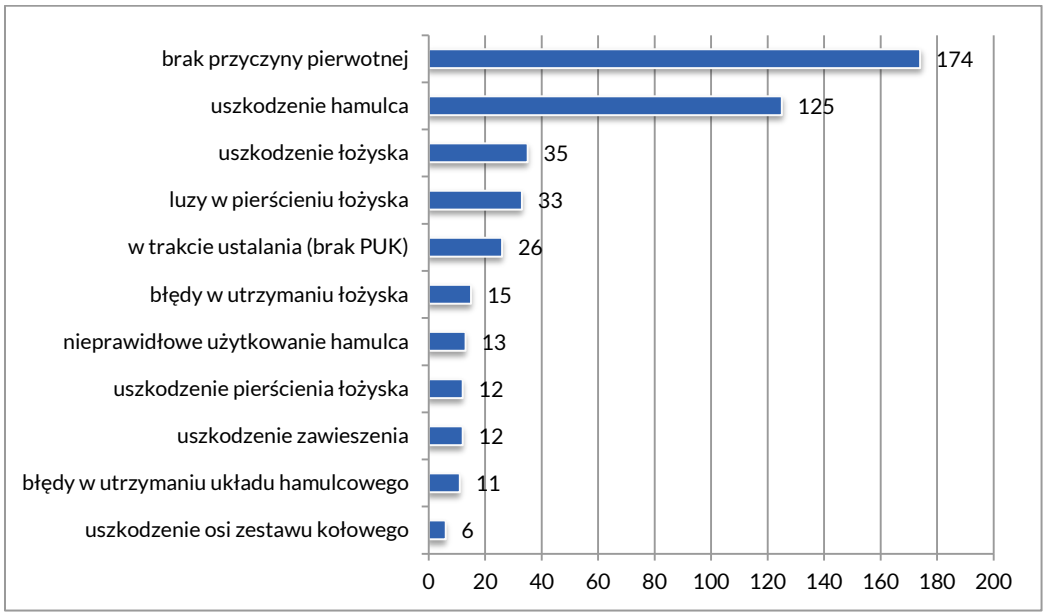
Zrealizowanie projektów modernizacyjnych w PKP PLK pozwoli na wzmocnienie wykrywania i eliminowania z ruchu niesprawnego taboru, powodującego przyspieszone zużycie drogi kolejowej (pęknięcia szyn i rozjazdów) oraz stanowiącego zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Nowe urządzenia będą spełniać zasadnicze wymagania w zakresie interoperacyjności kolei zawarte w technicznych specyfikacjach interoperacyjności (TSI).

Rysunek 58. Wskaźnik potwierdzalności stanów alarmowych urządzeń DSAT w latach 2012–2016



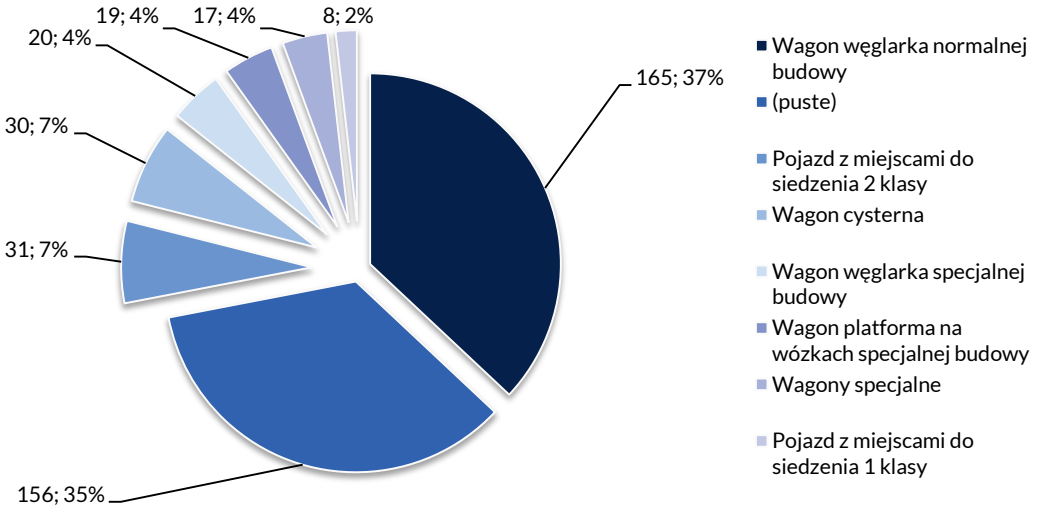
Źródło: Raporty w sprawie bezpieczeństwa z lat 2012–2016 PKP PLK

Rysunek 59. Liczba zdarzeń B11 i C54 według przyczyny w 2015 r. i pierwszych III kwartałach 2016 r. (powyżej 5 przypadków)

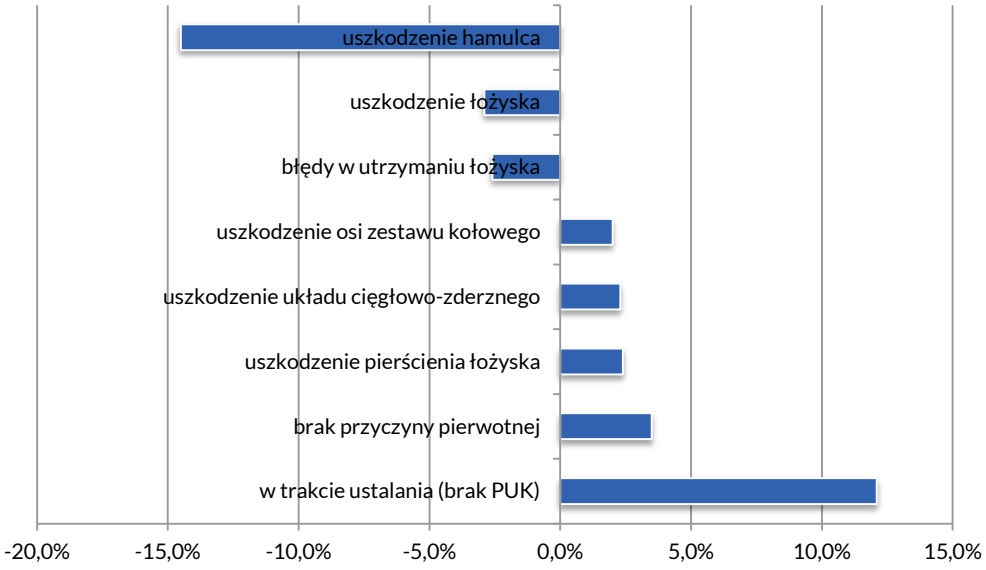


Rysunek 59 przedstawia zestawienie przyczyn pierwotnych zdarzeń kolejowych związanych ze złym stanem technicznym. W 32% protokołów ustaleń końcowych nie została podana pierwotna przyczyna zdarzenia. Jako przykład mogą posłużyć dwa zdarzenia kategorii C54, w których doszło do defektu obręczy koła. Dotyczyły one tego samego wagonu, a komisja kolejowa badająca zdarzenie nie wskazała środków zaradczych, które powinny zostać podjęte w celu wyeliminowania zdarzeń podobnego typu oraz nie odniosła się do wcześniejszego zdarzenia. Podnoszenie poziomu wyszkolenia członków komisji kolejowych jest jednym z działań Prezesa UTK, opisanym w punkcie 5.7, dotyczącym nadzoru nad pracami komisji kolejowych.

Rysunek 60. Udział wybranych kategorii pojazdów, które uległy uszkodzeniom, w zdarzeniach B11 i C54 w 2015 r. i w pierwszych III kwartałach 2016 r. (powyżej 7 przypadków)



Rysunek 61. Zmienność występowania poszczególnych przyczyn zdarzeń B11 i C54 w 2015 r. i w pierwszych III kwartałach 2016 r.



29 listopada 2016 r. w siedzibie UTK miało miejsce spotkanie Zespołu zadaniowego ds. monitorowania poziomu bezpieczeństwa sektora kolejowego w Polsce w przedmiocie poziomu utrzymania wagonów towarowych.

W spotkaniu udział wzięli przedstawiciele podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie wagonów towarowych oraz podmiotów zajmujących się utrzymaniem wagonów pasażerskich, lokomotyw oraz zespołów trakcyjnych.

Obecnie obserwuje się znaczący wzrost zdarzeń kategorii C54 przy jednoczesnym utrzymywaniu się na stabilnym poziomie zdarzeń kategorii B11. Niepokojącym trendem jest zmniejszająca się liczba wagonów (o 4% od 2013 r.) przy jednoczesnym, wprost nieproporcjonalnym wzroście liczby zdarzeń kategorii C54 (wzrost o 314% od 2013 r.). W celu odwrócenia wskazanych tendencji Prezes UTK wskazał potrzebę:

- zwiększenia nadzoru nad podmiotami odpowiedzialnymi za utrzymanie poprzez coroczne kontrole;
- kontrolowania podwykonawców przy współpracy z ECM;
- efektywnej wymiany informacji pomiędzy podmiotami ECM a krajowym organem ds. bezpieczeństwa);
- zaangażowania certyfikowanych podmiotów ECM w postępowanie Komisji Kolejowej;
- rewizji Rozporządzenia Komisji (WE) nr 445/2011 w zakresie obowiązkowej certyfikacji wszystkich podmiotów posiadających certyfikat ECM oraz warsztatów utrzymaniowych.

Pojawiające się zdarzenia są wypadkową złego stanu utrzymania infrastruktury, niedostatecznego wyszkolenia drużyn trakcyjnych, a także stanu utrzymania wagonów. Tym samym szczególny nacisk należy położyć na zwiększanie wiedzy i kultury technicznej pracowników przeprowadzających naprawy oraz eksploatujących wagony, informowanie kadry kierowniczej o wynikach przeglądów i audytów oraz zwiększenie przepływu informacji pomiędzy certyfikowanymi podmiotami ECM, podwykonawcami i użytkownikami.

Należy zwrócić uwagę na trzy dodatkowe kwestie:

- Zdarzenia kolejowe obejmują swoim zakresem, zgodnie z intencją ustawodawcy, jedynie uszkodzenia o charakterze termicznym. Pozostałe kategorie przypadków uszkodzeń pojazdów, rejestrowane przez urządzenia DSAT, są rejestrowane jako sytuacje potencjalnie niebezpieczne;
- W ostatnich latach zintensyfikowane działania Prezesa UTK przyczyniły się do poprawy poziomu kwalifikowania zdarzeń kolejowych, w związku z czym coraz więcej zdarzeń jest rejestrowanych jako zdarzenia kolejowe, a nie historyczne trudności eksploatacyjne;
- Najbardziej niepokojący jest jednak fakt powierzchownej analizy problemów technicznych przez komisje kolejowe, badające zdarzenia kolejowe – „brak przyczyn pierwotnych" jest najczęściej występującym zapisem w kategorii przyczyna pierwotna. Świadczy to o braku chęci proaktywnego zarządzania bezpieczeństwem w zakresie stanu technicznego, zwłaszcza że trudno odmówić wiedzy technicznej przedstawicielom komisji kolejowych.

14.3 Utrzymanie wagonów towarowych

Do Prezesa UTK wpłynęły roczne raporty podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie wagonów towarowych za 2016 r. Zawierają one m.in. dane dotyczące liczby utrzymywanych wagonów oraz liczby napraw na poszczególnych poziomach utrzymania.

Tabela 38. Wagony towarowe objęte systemem utrzymania w latach 2014–2016

Lp.	Rodzaj wagonu	2014	2015	2016
1.	**Wagony towarowe**	**82 899**	**85722**	**91238**

Źródło: Opracowanie własne UTK na podstawie raportów podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie i Rejestru pojazdów kolejowych

Brak jest pełnych danych od wszystkich podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie wagonów towarowych, gdyż nie wszystkie podmioty przekazują raporty z utrzymana do końca czerwca. Dlatego też od 2016 r. dane przedstawiające liczbę wagonów objętych systemem utrzymania pobierane są z Rejestru pojazdów kolejowych, prowadzonego przez Prezesa UTK.

Dodać trzeba, że Prezes UTK wpływa na podnoszenie poziomu usług świadczonych przez podmioty ECM poprzez coroczne kontrole, podczas których większy nacisk kładziony jest na kwestie techniczne w realizacji procesu utrzymaniowego wagonów towarowych.

Ponadto w związku z wynikami przeprowadzanych kontroli w 2016 r. nastąpiła zmiana podejścia przy wydawaniu certyfikatów ECM, które wydawane są na okres 1, 3 lub 5 lat w zależności od stopnia wdrożenia systemu zarządzania utrzymaniem. Proces utrzymania będzie objęty intensywnymi działaniami nadzorczymi ze strony Prezesa UTK. W trakcie kontroli i audytów weryfikowane będą aspekty techniczne utrzymania wagonów towarowych oraz weryfikowane ciągłe doskonalenie ECM wykorzystujące nowoczesne metody monitorowania wewnętrznego poziomu bezpieczeństwa.

W 2016 r. wniosek o wydanie certyfikatu ECM złożyło 5 nowych podmiotów, 6 natomiast zrezygnowało z ubiegania się o przedłużenie jego ważności. Na koniec 2016 r. liczba podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie zmalała z 61 do 56 w stosunku do stanu na koniec 2015 r.

14.4 Nadzór nad stanem technicznym i eksploatacją pojazdów kolejowych oraz realizacją procesu przewozowego

Stan techniczny pojazdów kolejowych ma bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo transportu kolejowego, a zdarzenia wynikające z awarii pojazdów kolejowych mogą mieć poważne skutki. Przestrzeganie procesu utrzymania, szczegółowo określonego w dokumentacji systemu utrzymania danego pojazdu kolejowego, powinno ograniczyć liczbę tych wypadków do akceptowalnego minimum, uwzględniającego również zdarzenia losowe.

Podczas działań prowadzonych wobec przewoźników kolejowych weryfikowano działalność w zakresie m.in.: stanu technicznego pojazdów kolejowych wykorzystywanych do przewozu pasażerów, poprawności przygotowania procesu przewozowego, a także prowadzonej dokumentacji i kwalifikacji pracowników. Ponadto w toku prowadzonych działań weryfikowano stosowanie i skuteczność procedur dotyczących postępowania podczas realizacji przewozów pociągami, których długość przekracza długość peronu.

W 2016 r. Prezes UTK przeprowadził 991 działań w zakresie nadzoru nad stanem technicznym i eksploatacją pojazdów kolejowych oraz realizacją procesu przewozowego. W ramach tych czynności weryfikacji poddano 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.

W 2016 r. w omawianym obszarze, w związku z prowadzonymi działania nadzorczymi, stwierdzono 1034 nieprawidłowości, co stanowi ok. 21 % wszystkich naruszeń stwierdzonych w analizowanym okresie. Wskazane nieprawidłowości odnotowane zostały w przypadku 400 czynności, co stanowi ok. 44% wszystkich zrealizowanych działań w tym zakresie - Rysunek 62. Wskaźnik nieprawidłowości dla powyższego zakresu wyniósł 1,04. Również w tym przypadku we wszystkich analizowanych obszarach odnotowano zmniejszenie wskaźnika.

Rysunek 62. Wyniki działań nadzorczych w zakresie nadzoru nad stanem technicznym i eksploatacją

Wśród najczęściej pojawiających się nieprawidłowości należy wskazać:

Nieprawidłowości w zakresie prowadzenia dokumentacji:

- nieprawidłowo wypełnione karty znajomości szlaku;
- niewłaściwe sporządzenie karty próby hamulca;
- brak lub nieaktualny WOS (dodatek 2 do wewnętrznego rozkładu jazdy pociągów – wykaz ostrzeżeń stałych);
- nieprawidłowości w zakresie wystawionych upoważnień;
- niewłaściwe sporządzenie wykazu wagonów w składzie pociągu;
- nieprawidłowości w zakresie dokumentacji dotyczącej przewozu towarów niebezpiecznych;

Nieprawidłowości w zakresie utrzymania pojazdów:

- niesprawne drzwi lub blokada drzwi;
- nieprawidłowości w zakresie przeprowadzania czynności utrzymaniowych;
- niesprawny układ ogrzewania/klimatyzacji;
- nieprawidłowości w zakresie układu biegowego.

Nieprawidłowości w zakresie oznakowania pojazdów:

- brak lub nieprawidłowe oznakowanie numerem EVN;
- nieprawidłowości w zakresie oznakowania wagonów przewożących towary niebezpieczne;
- brak lub nieprawidłowe oznakowanie dotyczące maksymalnej dopuszczalnej prędkości;
- brak lub nieprawidłowe oznakowanie dotyczące dopuszczenia do eksploatacji/ państwa rejestracji pojazdu.

Nieprawidłowości w zakresie przestrzegania praw pasażerów i realizacji procesu przewozowego:

- nieprawidłowe oznakowanie pojazdów kolejowych;
- niezapewnienie odpowiednich warunków sanitarnych;
- eksploatowanie pojazdów z niesprawną klimatyzacją;
- niesprawny układ blokowania drzwi;
- niespełnianie warunków technicznych i organizacyjnych zapewniających ochronę przeciwpożarową;
- posiadanie przez pracowników nieaktualnej dokumentacji służbowej wymaganej do obsługi pociągów;
- eksploatowanie pojazdów kolejowych bez lub z nieprawidłowo wypełnionym świadectwem sprawności technicznej.

Zagadnienie właściwego stanu technicznego pojazdów oraz przestrzegania przepisów obowiązującego prawa w tym zakresie jest drugim obok stanu technicznego infrastruktury obszarem wpływającym na bezpieczeństwo ruchu kolejowego. Analogicznie do obszaru infrastruktury kolejowej ustawodawca przewidział również dwa narzędzia - stwierdzenie naruszenia przepisów w zakresie bezpieczeństwa transportu kolejowego wraz z określeniem terminu ich usunięcia[17] oraz wyłączenie z eksploatacji lub ograniczenie eksploatacji pojazdu kolejowego[18].

W 2016 r. Prezes UTK wydał 495 decyzji dotyczących wyłączenia pojazdu kolejowego z eksploatacji lub ograniczenia eksploatacji pojazdu, w tym 251 decyzji umarzających postępowanie lub stwierdzających wygaśnięcie decyzji.

W wyniku przeprowadzonych działań nadzorczych Prezes UTK wydał również 5 decyzji dotyczących naruszenia przepisów w tym obszarze wraz z określeniem terminu ich usunięcia, w tym 3 decyzje umarzające postępowanie lub stwierdzające wygaśnięcie decyzji.

Stan techniczny pojazdów kolejowych jest często przedmiotem skarg zgłaszanych do UTK. Odpowiednia reakcja na składane skargi kreuje pozytywne postawy wśród społeczeństwa oraz pracowników kolei, związane ze zwracaniem uwagi na stan bezpieczeństwa kolejowego. To zaś przyczynia się do informowania Prezesa UTK o wszelkich zauważonych nieprawidłowościach, a w konsekwencji podjęcia pilnej interwencji nadzorczej, która ma na celu przywrócenie właściwego poziomu bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

[17] *art. 14 ust. 1 Ustawy o transporcie kolejowym*
[18] *art. 14 ust. 2 pkt 2 Ustawy o transporcie kolejowym*

15. Dodatkowe działania Prezesa UTK realizowane w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego oraz promowania rozwoju kultury bezpieczeństwa

Na podstawie prowadzonych przez Prezesa UTK analiz stanu bezpieczeństwa kolei w Polsce, w związku z utrzymywaniem się wysokiej liczby zdarzeń zaliczanych do kategorii B04 i C44, polegających na niezatrzymaniu się pojazdu kolejowego przed sygnałem „Stój" lub w miejscu, w którym powinien się zatrzymać, albo uruchomieniu pojazdu kolejowego bez wymaganego zezwolenia, Prezes UTK objął te zdarzenia wnikliwą analizą. Za przyczyny tych zdarzeń uznaje się najczęściej tzw. czynnik ludzki, a więc m.in. niezachowanie należytej ostrożności, niewłaściwa obserwacja przedpola jazdy, nieprawidłowe odczytanie wskazań sygnalizatorów, niewłaściwa współpraca maszynistów z kierownikiem pociągu, uruchomienie składu wbrew poleceniu dyżurnego ruchu w niewłaściwym kierunku, brak reakcji maszynisty na wszelkie sygnały manewrowe podawane bezpośrednio przed zdarzeniem czy niedostosowanie prędkości do warunków miejscowych. Przyczyny tych zdarzeń mogą być zatem zaliczone do kategorii niewłaściwego stanu psychofizycznego maszynisty (związanego np. z nieprzestrzeganiem norm czasu pracy) oraz do kategorii niewłaściwego wyszkolenia maszynisty związanego np. z brakiem prawidłowych odruchów i zachowań na szlaku.

Stwierdzone w trakcie powyższych działań nieprawidłowości były podstawą wszczęcia wobec kilku spółek postępowań administracyjnych w sprawie cofnięcia certyfikatu bezpieczeństwa. W trakcie postępowań spółki te przedstawiły dowody pozwalające na ocenę, że podjęły działania zgodnie z posiadanym systemem zarządzania bezpieczeństwem, mające na celu spełnienie kryteriów zgodności, których naruszenie wskazano w dokumentacjach pokontrolnych. Prezes UTK umorzył postępowania w tych sprawach. Brał również pod uwagę zasadę wyrażoną w ust. 2 załącznika IV do Rozporządzania Komisji (UE) nr 1158/2010 stanowiącą, że krajowe organy bezpieczeństwa stosują zasadę proporcjonalności między egzekwowaniem a ryzykiem oraz że działania podjęte przez krajowy organ bezpieczeństwa w celu zapewnienia zgodności lub pociągnięcia przedsiębiorstw kolejowych do odpowiedzialności z tytułu niewywiązania się z obowiązków prawnych są proporcjonalne do ewentualnego zagrożenia dla bezpieczeństwa lub potencjalnej wagi niezgodności, w tym wszelkich faktycznych lub potencjalnych szkód.

W 2016 r. cofnięto certyfikat przedsiębiorstwu WAM sp. z o.o. oraz utrzymano w mocy zaskarżoną decyzję Prezesa UTK, cofającą w całości certyfikat bezpieczeństwa wydany przewoźnikowi kolejowemu S & K Train Transport sp. z o. o. W obu przypadkach w obszernym uzasadnieniu Prezes UTK przypomniał o obowiązkach ciążących na licencjonowanych i certyfikowanych przewoźnikach kolejowych. W sprawach tych Prezes UTK stwierdził, że przewoźnicy prawie wcale nie zaimplementowali systemów zarządzania bezpieczeństwem i nie stosowali ich w praktyce.

Z uwagi na wzrost występowania incydentów m.in. w obszarze: przyjęcia pojazdu kolejowego na tor zamknięty lub zajęty, wyprawienia pociągu po niewłaściwie ułożonej drodze przebiegu, niewłaściwej obsługi urządzeń sterowania ruchem kolejowym, niezatrzymania się pojazdu kolejowego przed sygnałem „Stój", uruchomienia pojazdu bez wymaganego zezwolenia oraz nieprawidłowości w czynnościach ładunkowych prowadzone są także czynności w zakresie sprawdzenia kwalifikacji pracowników kolejowych związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego.

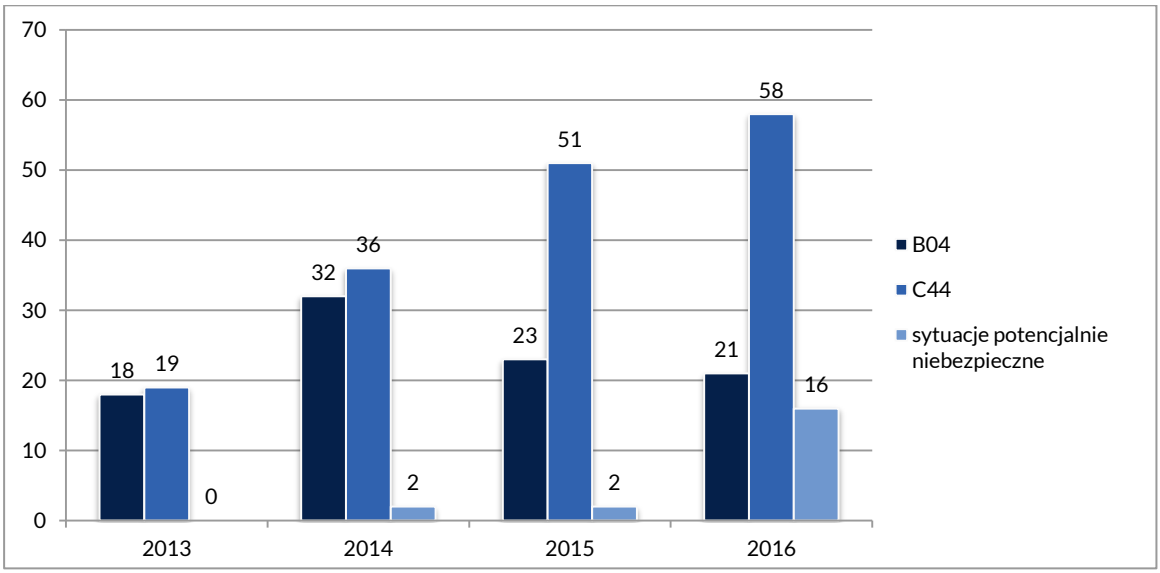
Mając na uwadze niezadowalający stan bezpieczeństwa ruchu kolejowego związany z częstotliwością występowania zdarzeń polegających na niezatrzymaniu się pojazdu kolejowego

przed sygnałem „Stój", zostały również przeprowadzone przez Prezesa UTK doraźne kontrole w przedsiębiorstwach wybranych przewoźników.

15.1 Monitorowanie przypadków SPAD

Zdarzenia B04, a więc niezatrzymanie się pojazdu kolejowego przed sygnałem „Stój" lub w miejscu, w którym powinien się zatrzymać, albo uruchomienie pojazdu kolejowego bez wymaganego zezwolenia, są zdarzeniami, które mają wpływ na poziom bezpieczeństwa na kolei. Od 2014 r. notowany jest spadek zdarzeń tego typu. Niepokojąca jest jednak tendencja wzrostowa incydentów kat. C44, w których od 2013 r. liczba odnotowanych zdarzeń stale rośnie. W przypadku sytuacji potencjalnie niebezpiecznych notowany jest stały poziom tych zdarzeń (2 rocznie). Wyjątkiem był tu 2016 r., kiedy miało miejsce 16 takich sytuacji.

Rysunek 63. Liczba zdarzeń kat. B04, C44 oraz sytuacji potencjalnie niebezpiecznych u wszystkich przewoźników w latach 2013–2016



Od 2014 r. odnotowywany jest spadek liczby zdarzeń kat. B04 u wszystkich przewoźników z poziomu 32 zdarzeń w 2014 r. do 21 zdarzeń w 2016 r. Niepokoi rosnąca liczba zdarzeń kat. C44, który to wzrost jest notowany od 2013 r. Od 17 listopada 2016 r. (posiedzenia Zespołu zadaniowego ds. monitorowania poziomu systemu bezpieczeństwa sektora kolejowego w Polsce) odnotowano 13 takich zdarzeń z łącznej liczby 58.

W związku z zaobserwowanym niepokojącym wzrostem liczby zdarzeń kolejowych kat. B04 oraz C44 wśród przewoźników, Prezes Urzędu Transportu Kolejowego zwołał 17 listopada 2016 r. posiedzenie Zespołu zadaniowego ds. monitorowania poziomu systemu bezpieczeństwa sektora kolejowego w Polsce, celem omówienia:

- przyczyn zaistniałych zdarzeń kolejowych;
- wymaganych do podjęcia działań zapobiegających kolejnym tego rodzaju zdarzeniom, a także konieczności wprowadzenia dodatkowych środków kontroli ryzyka.

Jeden z przewoźników potwierdził występowanie niepokojących trendów w statystykach dotyczących wypadkowości i jednocześnie zapewnił o dążeniu do poprawy sytuacji. Wśród już zrealizowanych działań przytoczył m.in.:

- zmianę w sposobie stosowania w spółce kar dyscyplinarnych w stosunku do pracowników odpowiedzialnych za spowodowanie zdarzenia;
- prowadzenie pouczeń okresowych w częstotliwości kwartalnej.

Ponadto podkreślono fakt podniesienia skuteczności pouczeń na temat zdarzeń kolejowych z uwagi na stosowaną formę osobistej rozmowy z maszynistą. Przedstawiciel przewoźnika stwierdził, że zaobserwowano pozytywne skutki tego typu działań, co przyczyniło się do zmniejszenia liczby zdarzeń zaistniałych z przyczyn leżących po stronie maszynistów.

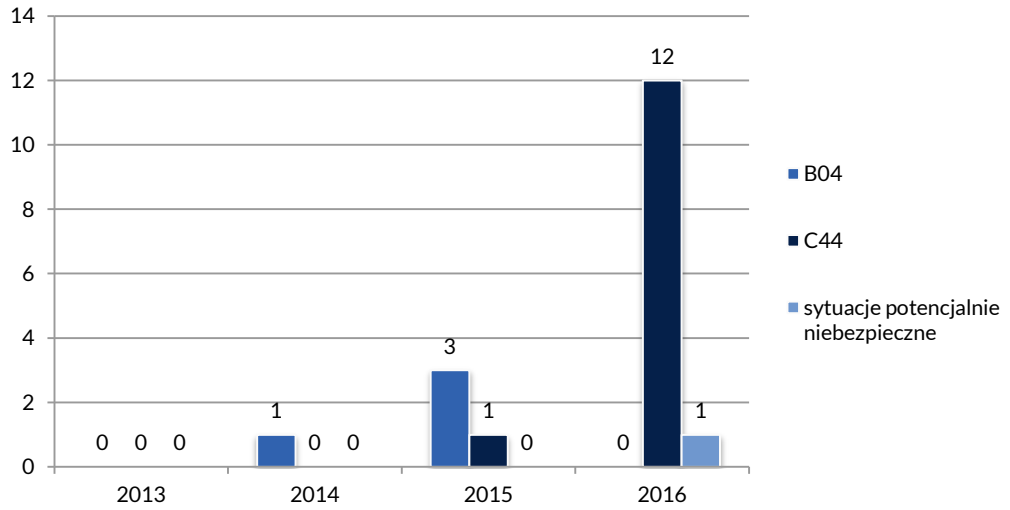
W trakcie posiedzenia Prezes Urzędu Transportu Kolejowego wskazał na ryzyko wynikające z obsługiwania lekkich i szybkich pociągów pasażerskich przez maszynistów posiadających doświadczenie w obszarze przewozów towarowych, które ze względu na swój charakter odznaczają się niższymi prędkościami jazdy oraz znacznie większą masą, co ma wpływ na technikę jazdy. Prezes UTK zwrócił uwagę, że maszyniści zatrudniani na zasadzie umów cywilno-prawnych, których podstawowym pracodawcą jest przewoźnik towarowy, wymagają szczególnej uwagi w toku szkolenia.

W roku sprawozdawczym została przeprowadzona kontrola jednego z przewoźników. W toku prowadzonych czynności nadzorczych, inspektorzy UTK dopatrzyli się wielu nieprawidłowości związanych z omawianym w tym rozdziale zagadnieniem. Wśród tych uchybień, należy wymienić:

- nieuczestniczenie maszynistów pojazdów trakcyjnych zatrudnionych na umowę cywilnoprawną na pouczeniach okresowych;
- brak właściwego nadzoru nad prawidłowym wykonywaniem pracy przez maszynistów, tj. nad reagowaniem na sygnały podawane przez sygnalizatory i wskaźniki.

Poniżej przedstawione są dane statystyczne dotyczące przypadków SPAD u jednego z przewoźników.

Rysunek 64. Liczba zdarzeń kat. B04, C44 oraz sytuacji potencjalnie niebezpiecznych u wybranego przewoźnika w latach 2013–2016



Należy zwrócić uwagę na fakt, że po spotkaniu Zespołu z przedstawicielami jednego z przewoźników i omówieniu planu działań naprawczych odnotowano spadek liczby zdarzeń kat. C44. Do dnia spotkania Zespołu odnotowano 10 tego typu zdarzeń, natomiast do końca 2016 r. odnotowano tylko 2 takie zdarzenia.

Powyższe zdarzenia związane są z pracą maszynistów u wielu przewoźników, o czym wspomniano na początku tego rozdziału. Mając na uwadze powyższe zagadnienie, które ma istotny wpływ na poziom bezpieczeństwa ruchu kolejowego w Polsce, Prezes UTK będzie w dalszym ciągu monitorował omawiane zdarzenia kolejowe poprzez bieżącą analizę nowych wpisów w Rejestrze Zdarzeń Kolejowych, a także w razie konieczności, podejmował niezbędne kroki, w tym czynności nadzorcze w stosunku do maszynistów, mające na celu zmniejszenie liczby tych zdarzeń. Z całą pewnością jedną z przyczyn występowania zdarzeń kolejowych kategorii B04 i C44 może być

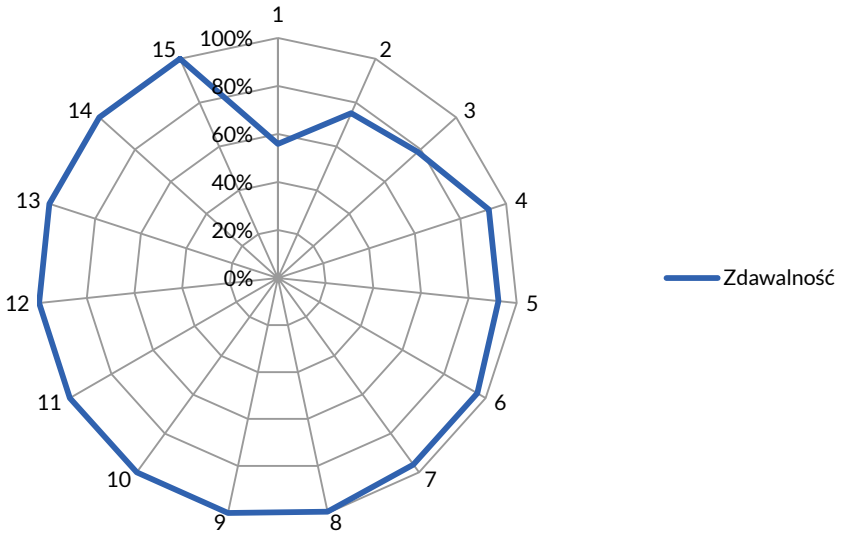
niewłaściwy stan psychofizyczny maszynisty związany z przekraczaniem norm czasu pracy oraz brak powszechnego stosowania w Polsce systemów sterowania ruchem kolejowym (systemów klasy B), które uniemożliwiłyby przejechanie obok semafora wskazującego sygnał „Stój". Rozwiązania które są oparte na urządzeniach przytorowych uzależnionych od sygnałów wyświetlanych na semaforach oraz urządzeniach pokładowych zainstalowanych na pojeździe powinny uzupełniać te części sieci kolejowej, na której nie będzie wdrażany europejski system ERTMS.

15.2 Monitorowanie poziomu wyszkolenia 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. W 2016 r. przekazanych zostało z ośrodków szkolenia i egzaminowania 631 dokumentów, które zostały zagregowane w ww. rejestrach. Działanie Prezesa UTK 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 nie znajdującej 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.

Rysunek 65. Zdawalność egzaminów na licencję maszynisty[19]



[19] *liczby od 1 do 15 oznaczają poszczególne ośrodki szkolenia i egzaminowania*

Tabela 39. Liczba egzaminów na licencję maszynisty oraz poziom zdawalności w ośrodkach szkolenia i egzaminowania w 2016 r.

Lp.	Poziom zdawalności w ośrodkach (licencje)	Liczba podmiotów
1.	51% - 75% wyników pozytywnych	2
2.	76% - 99% wyników pozytywnych	6
3.	100% wyników pozytywnych	7

Na podstawie stale uzyskiwanych danych gromadzone są informacje o rodzaju egzaminu (wyróżniamy bowiem egzaminy na licencję i świadectwo maszynisty), terminie rozpoczęcia, miejscu szkolenia oraz liczbie osób w nim uczestniczących. Analogiczne dane zbierane są na podstawie informacji o egzaminach, w tym skład komisji egzaminacyjnej. Na podstawie protokołów z egzaminów na licencję lub świadectwo maszynisty uzyskiwana jest informacja o liczbie egzaminowanych, zdawalności i częstotliwości egzaminów.

Rysunek 66. Zdawalność egzaminów na świadectwo maszynisty[20]

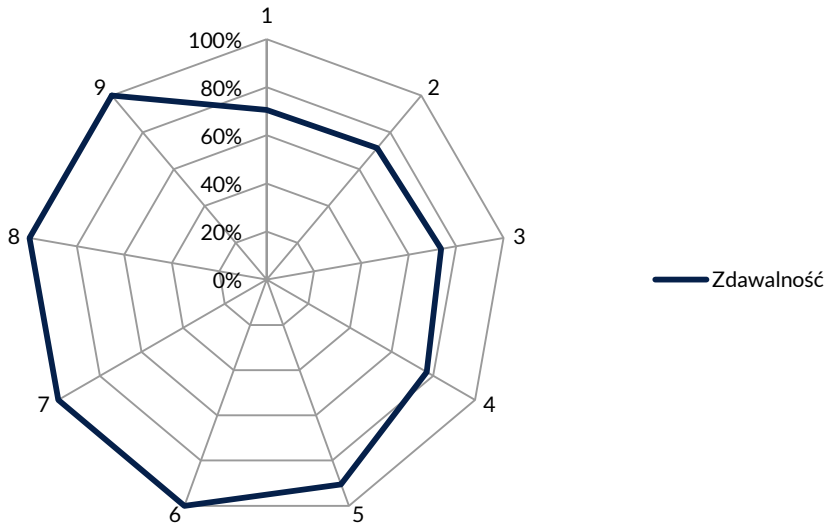


Tabela 40. Liczba egzaminów na świadectwo maszynisty oraz poziom zdawalności w ośrodkach szkolenia i egzaminowania w 2016 r.

Lp.	Poziom zdawalności w ośrodkach (świadectwa)	Liczba podmiotów
1.	71% - 80% wyników pozytywnych	4
2.	81% - 90% wyników pozytywnych wyników pozytywnych	0
3.	91% - 100% wyników pozytywnych	5

[20] *liczby od 1 do 9 oznaczają poszczególne ośrodki szkolenia i egzaminowania*

Na poziom wyszkolenia maszynistów niewątpliwy wpływ mają kompetencje instruktorów i egzaminatorów w ośrodkach szkolenia i egzaminowania maszynistów i kandydatów na maszynistów. Wpis tych osób do wykazu przez Prezesa UTK poprzedzony jest szczegółową weryfikacją dowodów potwierdzających doświadczenie i kompetencje tych osób.

Prezes UTK w decyzjach nadających uprawnienia instruktora lub egzaminatora określa precyzyjnie zakres tematów szkolenia oraz zagadnień będących przedmiotem egzaminu, którymi może zajmować się dany instruktor lub egzaminator. Decydujące znaczenie mają posiadane przez nich uprawnienia i doświadczenie zawodowe.

Niezależnie od powyższego działania o charakterze ciągłym, związanego z realizacją ustawowych zadań Prezesa UTK, w UTK funkcjonują innowacyjne narzędzia informatyczne wspierające m.in. proces monitorowania poziomu bezpieczeństwa w obszarze wyszkolenia maszynistów.

Pierwszym z nich jest aplikacja teleinformatyczna System Obsługi Licencji Maszynisty („SOLM"), która powstała z inicjatywy Prezesa UTK. Prace nad budową tej aplikacji rozpoczęły się w 2016 r., a uruchomiona została 1 stycznia 2017 r. W systemie gromadzone są informacje dotyczące licencji danego maszynisty tj.

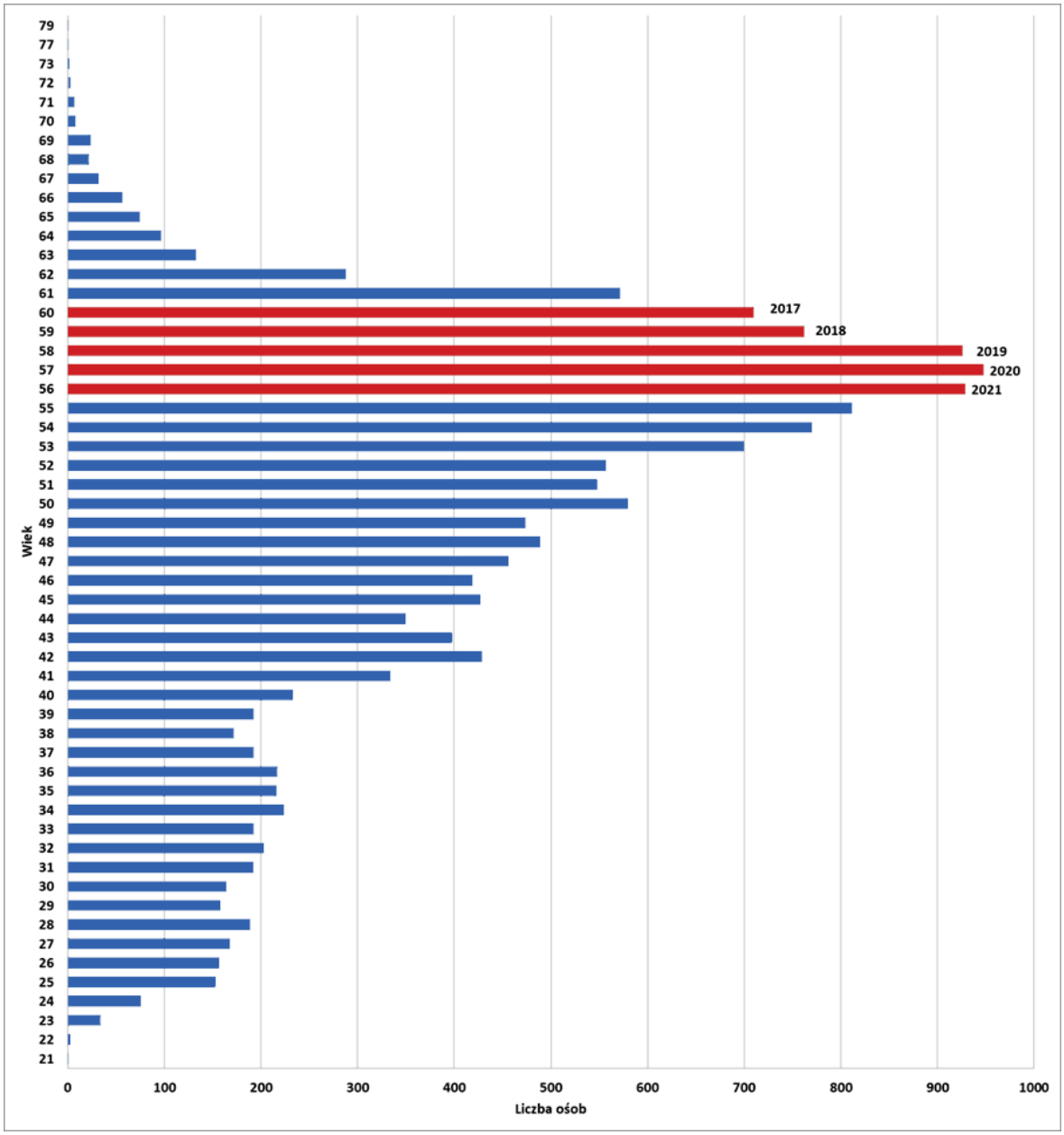
- dane osobowe;
- dane kontaktowe;
- informacje o wydanych blankietach dla danego maszynisty;
- informacje o ograniczeniach zdrowotnych oraz
- informacje o badaniach lekarskich na licencję maszynisty oraz na świadectwo maszynisty.

Stworzenie aplikacji SOLM z jednej strony usprawniło procesy związane z licencjonowaniem maszynisty (czyli procesy wydawania, aktualizacji, wydawania wtórników, przedłużenia, przywracania), a z drugiej strony jest skutecznym narzędziem analitycznym umożliwiającym weryfikację uprawnień i kwalifikacji zdrowotnych poszczególnych maszynistów.

Drugą aplikacją informatyczną, będącą narzędziem do monitorowania kwalifikacji maszynistów, jest prowadzony od 2015 r. Rejestr Maszynistów (w latach 2012-15 nosił nazwę „Rejestr Praw Kierowania"). W Rejestrze Maszynistów gromadzone są, przekazywane przez podmioty rynku kolejowego w okresach kwartalnych, informacje o osobach zatrudnionych na stanowiskach związanych z prowadzeniem pojazdów kolejowych.

Na podstawie analizy struktury wieku prowadzących pojazdy kolejowe według stanu na koniec 2016 r. zdiagnozowano istnienie luki pokoleniowej Szczegółowa identyfikacja tego zjawiska możliwa była dzięki dysponowaniu innowacyjnymi narzędziami informatycznymi oraz ciągłemu procesowi monitorowania działalności ośrodków szkolenia i egzaminowania. Lukę pokoleniową jako zjawisko demograficzne należy ocenić bardzo negatywnie zarówno ze względu na to, że jest jedną z przyczyn nieprzestrzegania czasu pracy, zatrudniania się maszynistów w kilku podmiotach, a w dłuższej perspektywie uniemożliwia rozwój transportu kolejowego w Polsce.

Rysunek 67. Piramida wieku maszynistów i kierujących pojazdami kolejowymi wg stanu na 31 grudnia 2016 r.



By minimalizować skutki luki pokoleniowej Prezes UTK rozpoczął szeroko zakrojone działania, w tym ścisłą współpracę z Ministerstwem Edukacji Narodowej, szkołami kolejowymi, uczelniami wyższymi, które zintensyfikowane zostały pod koniec roku. Efekty podjętych wówczas działań zaobserwować będzie można dopiero w kolejnych latach.

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 jest obowiązkowe dla maszynistów od 1 stycznia 2018 r. Realizując działania edukacyjne, Prezes UTK na stronie internetowej Urzędu opublikował 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". W odpowiedzi na głosy płynące z rynku kolejowego na przełomie roku 2016 i 2017 sporządzone i opublikowane zostały scenariusze szkoleń na symulatorach, które zostały opublikowane na stronie internetowej UTK.

Minimalizacja ryzyka zaistnienia zdarzeń związanych z czynnikiem ludzkim wymaga rozwiązań technicznych na sieci kolejowej jak i w pojazdach. Wdrożenie tych rozwiązań technicznych będzie zabezpieczać przed błędami ludzkimi. Potrzeba wdrożenia takiego rozwiązania technicznego wynika ze wzrostu w ostatnich latach liczby zdarzeń kolejowych polegających pominięciu semafora wskazującego na sygnał „Stój". Każde takie zdarzenie może doprowadzić do katastrofy kolejowej. Ponadto w aspekcie przeciwdziałania negatywnym skutkom wpływu czynnika ludzkiego zasadnym jest utrzymanie funkcjonowania sygnału Radiostop umożliwiającego wdrożenie niezależnego od innych sygnałów nagłego hamowania pociągów w przypadku stwierdzenia zagrożenia. Obecne rozwiązania technologiczne uniemożliwiają zastosowanie funkcjonalności systemu Radiostop w przypadku systemu sterowania ruchem opartym na technologii GSM-R, który w kolejnych latach będzie ma zastąpić obecną technologię radiołączności.

15.3 Nadzór nad ośrodkami szkolenia i egzaminowania

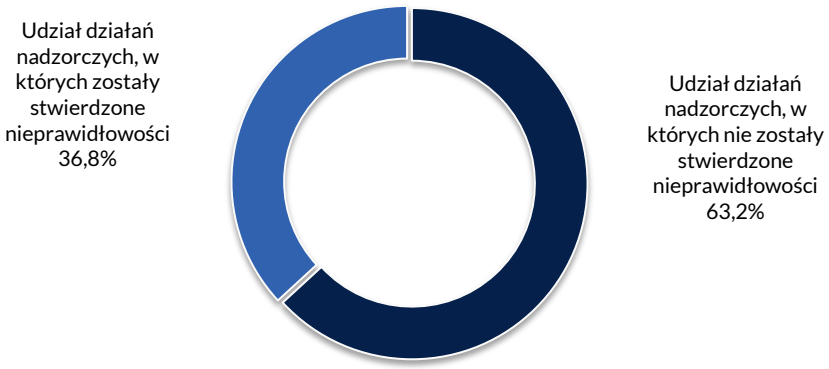
Prowadzenie działalności polegającej na szkoleniu kandydatów ubiegających się o licencję i świadectwo maszynisty wymaga wpisu do rejestru prowadzonego przez Prezesa UTK. Wpis do tego rejestru jest możliwy po spełnieniu warunków określonych w art. 22a Ustawy o transporcie kolejowym.

Wymagania stawiane ośrodkom szkolenia i egzaminowania zawarte są w Rozporządzeniu w sprawie ośrodków szkolenia i egzaminowania maszynistów oraz kandydatów na maszynistów. Podczas prowadzonych działań nadzorczych weryfikowane jest m.in. odbycie przez kandydatów odpowiedniego przygotowania, w tym zgodność zakresu szkolenia z programem, skład komisji egzaminacyjnej oraz spełnienie wymagań określonych dla instruktorów czy egzaminatorów, a także powiadomienie Prezesa UTK o planowanym terminie egzaminu.

Ponadto podczas kontroli sprawdzany jest sposób przeprowadzania szkoleń, w tym ich harmonogram i program, sposób prowadzenia dziennika zajęć, kwalifikacje wykładowców prowadzących szkolenie, a także prawidłowość przebiegu szkoleń. Dodatkowo prowadzone są czynności kontrolne podczas egzaminów weryfikacyjnych.

W 2016 r. przeprowadzono 19 działań nadzorczych wobec ośrodków szkolenia i egzaminowania maszynistów, w tym w trakcie 7 czynności stwierdzono łącznie 14 nieprawidłowości. Wskaźnik nieprawidłowości w tym okresie wyniósł 0,74, co stanowi wynik o 0,20 wyższy niż w 2015 r. (Rysunek 68).

Rysunek 68. Wyniki działań nadzorczych przeprowadzonych w zakresie nadzoru nad ośrodkami szkolenia i egzaminowania w 2016 r.



Główne nieprawidłowości w powyższym zakresie dotyczyły:

- organizacji szkolenia lub egzaminu;
- prowadzonej dokumentacji;
- braku dostosowania prowadzonej dokumentacji do aktualnie obowiązujących przepisów prawa oraz w zakresie przeprowadzenia szkolenia lub egzaminu.

Wszystkie nieprawidłowości stwierdzone w toku czynności realizowanych w zakresie nadzoru nad ośrodkami szkolenia i egzaminowania zostały wskazane wraz z zaleceniami dotyczącymi ich usunięcia w wystąpieniach pokontrolnych.

15.4 Aktywność Prezesa UTK w trakcie Światowych Dni Młodzieży

W związku z obchodami XXXI Światowych Dni Młodzieży Kraków 2016 (ŚDM), które miały miejsce w okresie od 26 do 31 lipca 2016 r., Prezes UTK podjął działania mające na celu zapewnienie bezpieczeństwa ruchu kolejowego, zarówno w trakcie trwania wydarzenia, jak i w okresie poprzedzającym same obchody.

Mając na uwadze konieczność zagwarantowania najwyższego poziomu bezpieczeństwa przewozu pasażerów w II kwartale 2016 r. opracowano harmonogram działań związanych z ŚDM. Wystąpiono do wybranych przewoźników pasażerskich oraz zarządcy infrastruktury PKP PLK z wezwaniem o udzielenie informacji na temat specjalnie uruchamianych pociągów oraz pociągów relacyjnych, do których planowane było dołączanie dodatkowych wagonów pasażerskich w związku z przewidywaną zwiększoną liczbą pasażerów. Czynności nadzorcze w terenie realizowane były od 15 czerwca do 1 sierpnia 2016 r. (włącznie). W toku prowadzonych działań nadzorem łącznie objęto 14 różnych podmiotów, w tym przewoźników osób, zarządców infrastruktury oraz zarządców dworców.

Proces nadzoru związany z prowadzeniem ruchu kolejowego oraz obsługą pasażerów przybrał charakter dwuetapowy. Pierwszy etap trwający do 22 lipca 2016 r. obejmował działania określone jako działania przed rozpoczęciem ŚDM. Miały one na celu dokonanie weryfikacji i oceny stanu przygotowań podmiotów rynku kolejowego do tego wydarzenia i w szczególności objęły sprawdzenie realizacji zadań związanych ze wzmożonym ruchem kolejowym.

Z kolei działania prowadzone w ramach drugiego etapu, tj. podczas trwania ŚDM, rozpoczęły się 23 lipca i trwały do 1 sierpnia 2016 r. Prowadzone czynności miały charakter monitorujący i pełniły funkcję wspomagającą obsługę pasażerów, poprzez bieżące wskazywanie podmiotom obszarów mogących powodować zakłócenia w procesie przewozu. W ramach czynności nadzorczych realizowanych na tym etapie przeprowadzono łącznie 220 kontroli.

Wydzielono obszary zweryfikowane podczas działań nadzorczych przeprowadzonych w zakresie jakości obsługi pasażerów na stacjach kolejowych, m.in.: dostępność kas biletowych, średni czas obsługi pasażerów, sprawność wind, sprawność schodów, sprawność megafonów, sprawność informacji, czystość pomieszczeń dworca i peronów, dostępność toalet, oznaczenia dróg ewakuacji i ich dostępność oraz drożność, nadzór nad bezpieczeństwem na dworcu (ochrona dworca, patrole na peronach). Ponadto przeprowadzono czynności w zakresie zapewnienia odpowiedniego poziomu świadczonych usług, przestrzegania praw pasażerów, stanu technicznego obiektów infrastruktury kolejowej w obrębie dworców, zapewnienia dostępu do informacji dla podróżnych oraz zapewnienia niezbędnych warunków do korzystania z obiektów użyteczności publicznej przez osoby z niepełnosprawnościami. W trakcie prowadzonych działań ponad 80 razy dokonano weryfikacji warunków panujących na dworcach, przystankach osobowych oraz peronach. Należy podkreślić, że obiekty kluczowe z punktu widzenia obsługi pasażerów przybyłych na obchody ŚDM były poddane sprawdzeniu więcej niż jeden raz.

W trakcie działań weryfikowano działalność przewoźników kolejowych w zakresie m.in.: poprawności przygotowania procesu przewozowego, stanu technicznego pojazdów kolejowych wykorzystywanych do przewozu pasażerów, prowadzonej dokumentacji, a także kwalifikacji pracowników. Ponadto w toku prowadzonych działań weryfikowano stosowanie i skuteczność procedur dotyczących postępowania podczas realizacji przewozów pociągami, których długość przekracza długość peronu. Podczas przeprowadzonych działań zrealizowano blisko 90 jazd inspekcyjnych u przewoźników kolejowych. W trakcie przeprowadzonych działań we wskazanym okresie skontrolowano blisko 200 pociągów. Czynności te prowadzone były całodobowo i miały charakter monitorujący. Z uwagi na konieczność sprawnego prowadzenia ruchu kolejowego przy jednoczesnym wzmożonym potoku podróżnych, nadzór w tych dniach był sprawowany w sposób możliwie najmniej kolidujący z realizowanymi procesami przewozowymi. Łącznie w trakcie obchodów ŚDM przeprowadzono ponad 130 działań nadzorczych.

W obszarze działalności przewoźników kolejowych główne nieprawidłowości dotyczyły:

1. przygotowania taboru do jazdy, w tym:
   - złego stanu technicznego drzwi czołowych i bocznych;
   - niesprawnych urządzeń klimatyzacyjnych;
   - niesprawnych urządzeń wewnętrznej informacji (urządzenia nagłaśniające, tablice dynamicznej informacji pasażerskiej);
   - nieprawidłowego oznakowania i wyposażenia pojazdu,
   - niesprawnego oświetlenia w wagonie;
   - niesprawnych urządzeń do przewozu osób niepełnosprawnych;
   - niedostępności toalet.
2. przygotowania drużyn trakcyjnych, w tym:
   - braku znajomości szlaków lub linii kolejowych na trasie przejazdu pociągu;
   - naruszeń w zakresie dokumentów potwierdzających kwalifikacje pracowników.
3. nieprzestrzegania postanowień procedury dotyczącej planów postępowania podczas realizacji przewozów pociągami, których długość przekracza długość peronu;
4. braku właściwego nadzoru nad dokumentacją związaną z eksploatacją pojazdów kolejowych.

Podczas działań nadzorczych prowadzonych w stosunku do zarządcy infrastruktury weryfikowano m.in.: stan techniczny infrastruktury kolejowej, w tym występowanie tzw. „dzikich przejść", utrzymanie gruntów w sąsiedztwie linii kolejowych, stan techniczny przejazdów kolejowo-drogowych, proces prowadzenia ruchu kolejowego, w tym działanie urządzeń sterowania ruchem kolejowym, funkcjonowanie ratownictwa technicznego, prowadzoną dokumentację oraz kwalifikacje pracowników. Działaniami objęto ponad 50 różnych linii kolejowych. Stwierdzone nieprawidłowości dotyczyły głównie:

1. stanu utrzymania infrastruktury kolejowej, w tym:
   - nieprawidłowego utrzymania nawierzchni torowej i podtorza – roślinność na ławach torowiska, zachwaszczenie podsypki;
   - nieprawidłowego utrzymania gruntów w sąsiedztwie linii kolejowych;
   - braku oznakowania obszaru kolejowego i zakazu poruszania się przez tory w miejscach niewyznaczonych – dotyczy tzw. „dzikich przejść";
   - niezachowania odległości usytuowania drzew i krzewów w pasie szerokości 15 m, licząc od osi toru;
   - nieskutecznego dozorowania i diagnostyki stanu nawierzchni kolejowej;
   - nieprawidłowego oznakowania linii kolejowej.
2. stanu technicznego przejazdów kolejowo-drogowych, w tym:
   - osygnalizowania przejazdów od strony dróg i torów;
   - niezapewnienia dobrych warunków widoczności pociągów.

3. prowadzenia ruchu kolejowego, w tym:
   – prowadzenia ruchu pociągów na przebiegi niezorganizowane;
   – awarii urządzeń sterowania ruchem kolejowym;
4. braku lub niedostatecznej jakości dźwięku komunikatów wygłaszanych na przystankach osobowych;
5. niewłaściwej widoczności sygnałów i wskaźników oraz ich złego stanu technicznego;
6. braku zachowania wymaganego przepisami czasu gotowości pociągu ratownictwa technicznego;
7. braku odpowiedniego nadzoru nad prowadzoną dokumentacją.

Wszystkie stwierdzone podczas kontroli naruszenia znalazły swoje odzwierciedlenie w przekazywanych podmiotom protokołach kontroli, natomiast zalecenia dotyczące ich usunięcia – w wystąpieniach pokontrolnych. Wyniki kontroli w niektórych przypadkach stały się podstawą do wszczęcia postępowania administracyjnego w sprawie naruszenia przepisów w zakresie bezpieczeństwa transportu kolejowego. W związku z prowadzonymi działaniami weryfikującymi przygotowanie do obchodów ŚDM zostało wydanych łącznie 18 decyzji administracyjnych, w tym 11 wyłączających pojazdy z eksploatacji oraz 7 ograniczających eksploatację pojazdów. W przypadku prowadzonych czynności sprawdzających na gruncie stwierdzone nieprawidłowości były wskazywane w pismach interwencyjnych kierowanych do podmiotów objętych nadzorem.

Ponadto, jeszcze przed rozpoczęciem obchodów ŚDM – w ramach usystematyzowania i usprawnienia obiegu informacji – przekazano kontrolowanym zbiorcze informacje o stwierdzonych w ich działalności nieprawidłowościach. Celem było zobligowanie kontrolowanych do wyeliminowania naruszeń, weryfikacji poprawności podejmowanych działań oraz wprowadzenia rozwiązań systemowych, które będą zapobiegać podobnym naruszeniom w przyszłości, w tym podczas obchodów ŚDM.

W okresie od 15 czerwca do 1 sierpnia 2016 r. (włącznie) – w związku z obchodami XXXI Światowych Dni Młodzieży Kraków 2016 przeprowadzono łącznie ponad 350 działań nadzorczych. Czynnościami objęto ponad 50 różnych linii kolejowych, blisko 70 różnych dworców, stacji pasażerskich i przystanków osobowych oraz ponad 400 pociągów.

Podkreślenia wymaga, że działania nadzorcze prowadzone w związku z obchodami ŚDM charakteryzowały się różnym stopniem pracochłonności i czasochłonności, np. w związku z niejednokrotnym kontrolowaniem kilku, kilkunastu, a nawet kilkudziesięciu pociągów w ramach jednego działania nadzorczego.

Dzięki podjętym działaniom udało się wyeliminować nieprawidłowości, które mogły stanowić potencjalne zagrożenie bezpieczeństwa pasażerów korzystających z usług podmiotów rynku kolejowego podczas obchodów ŚDM.

15.5 Współpraca z PKBWK – porozumienie

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 zapewnią 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 kilkukrotnie 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.

15.6 Zgłoszenia nieprawidłowości w zakresie bezpieczeństwa ruchu kolejowego

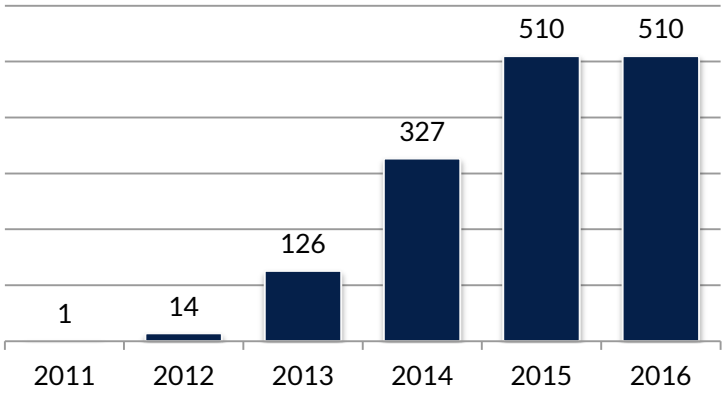
Prezes UTK uruchomił szereg kanałów, za pomocą których można zgłaszać wszelkie skargi i wnioski związane z bezpieczeństwem ruchu kolejowego. Zgłoszenia można kierować za pośrednictwem formularza kontaktowego zamieszczonego na stronie Urzędu, jak również poprzez infolinię oraz pocztę elektroniczną i tradycyjną, a także przez platformę ePUAP.

Biorąc pod uwagę ostatnie lata, do Prezesa UTK wpływało rocznie ponad pół tysiąca skarg i zgłoszeń dotyczących bezpieczeństwa ruchu kolejowego. W 2016 r. było to 510 skarg, a najwięcej zgłoszeń związanych z bezpieczeństwem dotyczyło stanu technicznego infrastruktury kolejowej i przyległych gruntów (aż 28% wszystkich zgłoszeń z 2016 r.) - Rysunek 69. Często poruszaną tematyką były także przejazdy kolejowe (11,8%). Z uwagi na możliwość wystąpienia potencjalnego zagrożenia dla zdrowia, życia ludzkiego bądź mienia wszystkie skargi dotyczące bezpieczeństwa ruchu kolejowego, w tym również informacje anonimowe, są przez Prezesa UTK rozpatrywane.

Po otrzymaniu zgłoszenia każda informacja jest poddawana szczegółowej analizie pod kątem doboru sposobu (środków) jej załatwienia, konieczności przeprowadzenia działań nadzorczych, potrzeby udzielenia wyjaśnień czy ewentualnej potrzeby poinformowania innych organów właściwych do rozpatrzenia skargi. W przypadku zidentyfikowania potrzeby przeprowadzenia działań nadzorczych niezwłocznie zlecana jest ich realizacja, mająca na celu weryfikację kwestii, o których mowa w przekazanym zgłoszeniu. Następnie wykonywane są doraźne, pilne czynności nadzorcze. W wyniku ich przeprowadzenia w większości przypadków potwierdzono występowanie nieprawidłowości sygnalizowanych w otrzymanych skargach. Wskutek szybkiej reakcji niejednokrotnie Prezes UTK przyczynił się do wyeliminowania potencjalnego zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

Odpowiednia reakcja na składane skargi rodzi wśród społeczeństwa pozytywne postawy związane ze zwracaniem uwagi na stan bezpieczeństwa kolejowego, a co za tym idzie skutkuje informowaniem Prezesa UTK o wszelkich zauważonych nieprawidłowościach. Informacje te z kolei prowadzą wówczas w większości przypadków do podjęcia działań nadzorczych, które nie zostały ujęte w Planie Nadzoru Prezesa UTK.

Rysunek 69. Liczba zgłoszeń z zakresu bezpieczeństwa w latach 2011-2016



Główne obszary, których dotyczyły zgłoszenia:

- stan techniczny i utrzymanie infrastruktury i przyległych gruntów;
- stan techniczny i utrzymanie pojazdów kolejowych;
- warunki i tryb pracy pracowników;
- warunki podróżowania;
- utrzymanie przejazdów kolejowo-drogowych;
- prośba o udzielenie informacji z zakresu kolejnictwa;
- sygnalizacja oraz utrzymanie urządzeń sterowania ruchem kolejowym;
- kwalifikacje.

15.7 Zespół zadaniowy do spraw monitorowania poziomu bezpieczeństwa sektora kolejowego w Polsce

W roku 2016 zorganizowano spotkania działającego od 2014 r. Zespołu zadaniowego do spraw monitorowania poziomu bezpieczeństwa sektora kolejowego w Polsce, o następującej tematyce związanej z bezpieczeństwem:

4 lutego 2016 r. - zdarzenia zaistniałe wskutek złych warunków atmosferycznych związanych z występowaniem niskich temperatur i opadami śniegu. W spotkaniu wzięli udział przedstawiciele autoryzowanych zarządców infrastruktury oraz Warszawskiej Kolei Dojazdowej sp. z o.o. Na spotkaniu omówiono potencjalne zagrożenia, jakie mogą stwarzać warunki atmosferyczne związane z opadami śniegu i niskimi temperaturami oraz sposoby zapobiegania występowaniu zdarzeń i wydarzeń na liniach kolejowych stosowane przez poszczególnych zarządców infrastruktury. Zarządcy wskazali ponadto na problem wiążący się z trudnościami w zawieraniu umów na odśnieżanie z firmami zewnętrznymi. Poruszono także kwestie finansowe, w tym pojawiający się problem niekonkurencyjnych stawek za dostęp do infrastruktury dla mniejszych zarządców infrastruktury, jak również wspomniano o problemie dofinansowywania działań związanych z zarządzeniem infrastrukturą ze środków budżetowych, które dotyczą jedynie narodowego zarządcy infrastruktury.

22 lutego 2016 r. - w sprawie zapobiegania zdarzeniom związanym z najechaniem pojazdu kolejowego na pojazd drogowy lub osoby na przejazdach. W spotkaniu wzięli udział przedstawiciele Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa, Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji, Komendy Głównej Policji, PKP Polskich Linii Kolejowych S.A., PKP Linii Hutniczej Szerokotorowej sp. z o.o., PKP Szybkiej Kolei Miejskiej w Trójmieście sp. z o.o., Jastrzębskiej Spółki Kolejowej sp. z o.o., PMT Linii Kolejowych sp. z o.o., Infra SILESIA S.A., Cargotor sp. z o.o., Warszawskiej Kolei Dojazdowej sp. z o.o., Arriva sp. z o.o., „Kopalni Piasku Kotlarnia – Linie Kolejowe" sp. z o.o. Celem

spotkania było omówienie występowania zdarzeń na przejazdach, a w szczególności zapobieganie zdarzeniom związanych z najechaniem pojazdu kolejowego na pojazd drogowy lub osoby na przejazdach kolejowo - drogowych. Przedmiotem obrad spotkania było również omówienie skuteczności rozwiązań przyjętych w ramach obowiązującego od 14 listopada 2015 r. Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie, które miało na celu ograniczenie liczby przejazdów skategoryzowanych niepoprawnie z uwagi na przekroczony iloczyn ruchu.

23 lutego 2016 r. - nadzwyczajne spotkanie Zespołu zadaniowego do spraw monitorowania bezpieczeństwa sektora kolejowego w Polsce, związane ze stwierdzonymi usterkami wózków typu 37AN w pojazdach typu 218M (wraz z odmianami) produkowanych przez spółkę Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz S.A. Spotkanie odbyło się z udziałem przedstawicieli producenta, ośrodka naukowo-badawczego, certyfikowanych przewoźników kolejowych oraz organizatorów publicznego transportu kolejowego. Celem spotkania było przede wszystkim podsumowanie dotychczas podjętych przez użytkowników tego taboru oraz jego producenta działań korekcyjnych i zapobiegawczych oraz wdrożonych środków kontroli ryzyka, jak również omówienie możliwych dodatkowych działań.

20 kwietnia 2016 r. - spotkanie z udziałem przedstawicieli przewoźników wykonujących prace w ramach inwestycji i remontów w sprawie zidentyfikowanej dużej liczby zdarzeń kolejowych z udziałem przedsiębiorstw wykonujących prace w ramach inwestycji i remontów na liniach kolejowych oraz małych i średnich przewoźników towarowych. W spotkaniu wzięli udział przedstawiciele 16 podmiotów w tym m.in. STK S.A., Cemet S.A., ZUE S.A., Zakład Robót Komunikacyjnych DOM sp. z o.o., Torpol S.A., Przedsiębiorstwa Napraw i Utrzymania Infrastruktury Kolejowej sp. z o.o. Celem spotkania było omówienie przyczyn występowania ww. zdarzeń oraz przedstawienie podejmowanych przez spółki działań systemowych i inicjatyw ukierunkowanych na obniżenie poziomu ryzyka związanego z prowadzoną działalnością.

10 sierpnia 2016 r. - w sprawie zidentyfikowanych sytuacji potencjalnie niebezpiecznych spowodowanych nieprawidłowym funkcjonowaniem urządzeń SRK. W posiedzeniu Zespołu wzięli przedstawiciele autoryzowanego zarządcy infrastruktury PKP PLK Tematem spotkania było omówienie licznych niepokojących wydarzeń, które zaistniały na sieci kolejowej zarządzanej przez PKP PLK, a dotyczyły awarii urządzeń sterowania ruchem kolejowym (SRK). W omawianej tematyce uwzględniono także stwierdzone nieprawidłowości w sygnałach wyświetlanych na semaforach na stacji Pilawa, nieprawidłowości związane z pracami komisji kolejowych związanych z niewłaściwym kwalifikowaniem zdarzeń, a także problem związany z coraz częstszym stosowaniem sygnałów zastępczych (Sz) na liniach zarządzanych przez PKP PLK.

30 września 2016 r. - w sprawie prowadzonych badań wózków produkowanych przez Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz S.A. Spotkanie z przedstawicielami producenta Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz S.A., Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa, Instytutu Kolejnictwa, Instytutu Pojazdów Szynowych „TABOR" oraz przewoźników („PKP Intercity" S.A., Koleje Wielkopolskie sp. z o.o., Koleje Dolnośląskie S.A., Arriva RP sp. z o.o. oraz „Przewozy Regionalne" sp. z o.o.). Tematem spotkania było omówienie aktualnego stanu oraz planowanych działań związanych z likwidacją problemu pękających ram wózków typu 37AN oraz 24MNb produkcji Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz S.A. W trakcie spotkania poruszono również kwestie problemów eksploatacyjnych lokomotyw spalinowych typu 111Db „Gama", związanych z ich licznymi awariami technicznymi.

22 listopada 2016 r. - spotkanie w celu stworzenia grupy roboczej, której zadaniem będzie wypracowanie skutecznych i systemowych rozwiązań wpływających na poprawę bezpieczeństwa na styku infrastruktury kolejowej i drogowej. W spotkaniu udział wzięli przedstawiciele zarządców infrastruktury kolejowej (PKP PLK, Jastrzębska Spółka Kolejowa sp. z o.o., Dolnośląska Służba Dróg

i Kolei we Wrocławiu, Infra Silesia S.A., „Kopalnia Piasku Kotlarnia – Linie Kolejowe" sp. z o.o.), Komendy Głównej Państwowej Straży Pożarnej i Związku Powiatów Polskich. Tematem spotkania było omówienie doświadczeń w przeciwdziałaniu zdarzeniom na przejazdach kolejowo-drogowych i wspólnych inicjatyw, jakie są możliwe do podjęcia w tym zakresie.

29 listopada 2016 r. - w sprawie niezadowalającego stanu technicznego utrzymywanych wagonów towarowych. W spotkaniu udział wzięli przedstawiciele podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie wagonów towarowych oraz podmiotów zajmujących się utrzymaniem wagonów pasażerskich, lokomotyw oraz zespołów trakcyjnych. Omówiono m.in. podstawowe problemy występujące w procesie utrzymania, kwestie sporządzania protokołów ustaleń końcowych przez przewoźników i zarządców infrastruktury bez obligatoryjnego udziału przedstawicieli podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie, problem komunikacji pomiędzy podmiotami ECM, podwykonawcami i użytkownikami oraz rozszerzenia bazy podmiotów, które mogą dokonywać zmian w Krajowym Rejestrze Pojazdów (NVR).

22 grudnia 2016 r. - w sprawie zdarzenia z 08.11.2016 r., którego prawdopodobną bezpośrednią przyczyną wykolejenia lokomotywy SM42 było ukręcenie osi drugiego zestawu kołowego. W spotkaniu uczestniczyli przedstawiciele PKP CARGO S.A. Tematem spotkania było omówienie przyczyn zdarzeń wskutek złamania osi oraz działań, jakie w wyniku zaistnienia tych zdarzeń zostały lub zostaną podjęte przez PKP CARGO S.A. w celu zminimalizowania ryzyka wystąpienia tego rodzaju zdarzeń w przyszłości. Na spotkaniu omówiono w szczególności wypadek kategorii B10 zaistniały 8 listopada 2016 r. o godz. 21:15 w km 15,783 linii nr 406 Szczecin Główny – Trzebież Szczeciński, podczas którego doszło do wykolejenia lokomotywy SM42-988 lewym kołem drugiej osi pierwszego wózka w kierunku jazdy na stacji Szczecin Glinki, a także incydent kategorii C53 zaistniały 25 sierpnia 2015 r. o godz. 14:11 na szlaku Piła Północ – Wałcz, km 5,600 linii nr 403 Piła – Ulikowo, podczas którego doszło do wykolejenia lokomotywy SM42-938. W obydwu zdarzeniach przyczyną wykolejenia pojazdu było złamanie osi zestawu kołowego.

15.8 Akademia UTK

W czerwcu 2016 r. rozpoczęto realizację projektu Akademia UTK. Cele projektu określono w dokumencie inicjującym projekt jako transfer wiedzy pomiędzy poszczególnymi pracownikami UTK oraz pomiędzy pracownikami UTK a uczestnikami szeroko rozumianego rynku kolejowego poprzez stworzenie struktur, opracowanie zasad oraz przeprowadzenie cyklu szkoleń i warsztatów. Narzędzie to jest wykorzystywane jako jeden z filarów praktycznego podnoszenia poziomu kultury bezpieczeństwa w transporcie kolejowym.

Akademia UTK swoim zakresem obejmuje dwa obszary. Pierwszy z nich – zewnętrzny, skierowany jest do uczestników szeroko rozumianego rynku kolejowego. Działalność urzędu w tym obszarze nazwano Akademią Wiedzy Kolejowej (AWK). Drugi obszar – wewnętrzny to działania urzędu skierowane do pracowników UTK i tę działalność nazwano UTK dla UTK (UDU).

Rysunek 70. Zakres działań akademii UTK

Działalność edukacyjna prowadzona w ramach AWK pozwala zapewnić szybki przekaz wiedzy specjalistycznej znajdującej się w UTK na rynek kolejowy. Takie działania mają często charakter prewencyjny, co pozwala na przygotowanie rynku na wprowadzenie nowych regulacji i zmian przepisów. Stały kontakt z przedstawicielami rynku kolejowego pozwala na większe zrozumienie problemów, z jakimi borykają się uczestnicy rynku, a tym samym umożliwia sprawne reagowanie na pojawiające się na problemy. Liczba podejmowanych przez UTK działań edukacyjnych oraz szerokie spektrum słuchaczy, w naszej ocenie, przekłada się na wzrost bezpieczeństwa przewozów kolejowych. Tematyka szkoleń realizowanych przez Akademię dostosowywana jest na bieżąco do pojawiającego się w danym okresie zapotrzebowania. Rada programowa AWK wraz z Komitetem Sterującym projektu opracowuje plan szkoleń na dane półrocze, jednak w przypadku pojawienia się nagłej potrzeby rynku związanej z rozwiązaniem określonego problemu, UTK stara się bezzwłocznie zorganizować szkolenie tak, by w jak najkrótszym czasie rynek otrzymał komplet wiedzy związany z określonym zagadnieniem. Szkolenia organizowane w ramach AWK są nieodpłatne i cieszą się olbrzymim zainteresowaniem, dlatego też stworzono możliwość uczestnictwa w szkoleniach poprzez wideokonferencje. W 2016 r. zorganizowano trzy szkolenia, w których udział wzięły 162 osoby.

W zakresie UTK dla UTK realizowano szkolenia, które swym obszarem obejmowały tematykę z zakresu prawa, administracji, IT oraz szkolenia techniczne / branżowe. W 2016 r. zorganizowano 19 szkoleń, w których udział wzięły 224 osoby (część pracowników UTK uczestniczyła w kilku szkoleniach). Szczególne znaczenie dla utrzymania, a nawet zwiększenia, bezpieczeństwa transportu kolejowego mają zapewne szkolenia branżowe przeznaczone w głównej mierze dla pracowników Oddziałów Terenowych Urzędu. Dla Kierownictwa UTK dbałość o ciągłe podnoszenie kwalifikacji zawodowych osób prowadzących prace w terenie jest jednym z głównych priorytetów polityki szkoleniowej. Troska o rzetelność i najwyższy poziom merytoryczny prowadzonych przez inspektorów kontroli przekłada się bezpośrednio na wzrost bezpieczeństwa transportu kolejowego. Możliwe jest to dzięki objęciu pracowników wszystkich Oddziałów Terenowych UTK jednolitym programem szkolenia w ramach Akademii UTK.

15.9 Działania podejmowane na rzecz promowania kultury bezpieczeństwa

Wdrażanie innowacyjnych rozwiązań, inicjatyw i działań w zakresie bezpieczeństwa w transporcie kolejowym to jeden z priorytetów działalności Prezesa UTK. W ramach prowadzonej działalności realizowane są liczne projekty promujące i rozwijające idee kultury bezpieczeństwa w transporcie kolejowym, które często wykraczają poza ramy delegacji ustawowej i stanowią autorską inicjatywę. Podejmowane przedsięwzięcia koncentrują się w szczególności na zwiększaniu poziomu bezpieczeństwa całego systemu kolejowego, a także podnoszeniu świadomości różnych grup podmiotów.

15.9.1 Projekty i kampanie

Prezes UTK w ramach poprawy kultury bezpieczeństwa transportu kolejowego wdraża i prowadzi znaczące projekty adresowane zarówno do podmiotów rynku kolejowego, jak i całego społeczeństwa. Jedną z kluczowych inicjatyw w tym zakresie jest projekt **Deklaracji oraz Konkursu Kultury Bezpieczeństwa w transporcie kolejowym**. W myśl przyjętych wartości i założeń bezpieczeństwo jest kluczowym i niezbędnym warunkiem zrównoważonego rozwoju branży kolejowej, a co za tym idzie każdy podmiot prowadzący działalność w obszarze kolejowym powinien utrzymywać i podnosić poziom bezpieczeństwa w ramach swojej działalności. Koncepcja tego projektu opiera się w szczególności na promowaniu dobrych praktyk, postaw i wartości w obszarze rynku kolejowego. Założenia kultury bezpieczeństwa wskazują na system zasad, których przestrzeganie umożliwia właściwy rozwój rynku kolejowego. Wśród wartości tych należy wskazać

na m.in. postrzeganie bezpieczeństwa jako wartości nadrzędnej dla pracowników i organizacji, akceptowanie standardów bezpieczeństwa i zintegrowanie ich z codzienną działalnością, szczere i otwarte postępowanie ze słabymi punktami, ukierunkowanie na znalezienie rozwiązań czy zero tolerancji dla naruszeń przepisów prawa oraz procedur wewnętrznych. Szczególną uwagę zwraca się również na kwestię czynnika ludzkiego w kształtowaniu bezpiecznego transportu kolejowego. Rozwój umiejętności pracowników, aby byli zdolni do działania w interesie bezpieczeństwa, w sposób zgodny z kompetencjami, doświadczeniem oraz standardami zawodowymi odpowiadającymi poszczególnym stanowiskom i funkcjom jest w tym kontekście bardzo istotny. W tym celu organizacja powinna zapewniać pracownikom odpowiednie warunki pracy, narzędzia, szkolenia i procedury.

W 2016 r. opracowano i wdrożono projekt *Deklaracja w sprawie rozwoju kultury bezpieczeństwa w transporcie kolejowym*. Celem tej inicjatywy jest promowanie aktywności w zakresie podejmowania działań umożliwiających podnoszenie poziomu bezpieczeństwa transportu kolejowego. Do grona Sygnatariuszy *Deklaracji* przystąpiło ok. 160 podmiotów, w tym Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa, Przewodniczący Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych, Urząd Lotnictwa Cywilnego, Komenda Główna Policji oraz przedstawiciele zarządców infrastruktury, przewoźników kolejowych, użytkowników bocznic, a także jednostki naukowe, stowarzyszenia i media. Uczestnictwo w tworzeniu bezpiecznej kolei, propagowanie dobrych praktyk, wzbudzanie zaufania społecznego – to tylko niektóre z korzyści płynących z udziału w projekcie.

Sygnatariusze Deklaracji są również uprawnieni do udziału w Konkursie o nagrodę Prezesa UTK, którego celem jest nagradzanie lub wyróżnianie osób lub podmiotów, które swoją pracą lub dzięki wprowadzonym innowacyjnym rozwiązaniom 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. Konkurs „Kultura bezpieczeństwa w transporcie kolejowym" został ogłoszony 12 sierpnia 2016 r. jako kontynuacja podpisanej przez przedstawicieli podmiotów sektora kolejowego „Deklaracji w sprawie rozwoju kultury bezpieczeństwa w transporcie kolejowym".

Założeniem konkursu „Kultura bezpieczeństwa w transporcie kolejowym" jest wymiana doświadczeń podmiotów rynku kolejowego w zakresie promowania kultury bezpieczeństwa oraz podejmowania działań mających na celu zwiększenie bezpieczeństwa polskiego transportu kolejowego. Chodzi o nagrodzenie działań szczególnie wyróżniających się na tym tle, spełniających w najwyższym stopniu cztery kryteria: innowacyjność, systemowość rozwiązania, korzyści dla bezpieczeństwa transportu kolejowego i stopień wdrożenia.

Nagrody i wyróżnienia w konkursie przyznawane są przez specjalnie powołaną w tym celu kapitułę. Podmioty, których zgłoszenia zwyciężą w konkursie otrzymują nagrody – statuetki kultury bezpieczeństwa oraz możliwość posługiwania się złotym logotypem kultury bezpieczeństwa przez rok od dnia ogłoszenia wyników konkursu. Podmioty, których zgłoszenia zostaną dopuszczone do udziału w konkursie, otrzymują natomiast prawo do posługiwania się 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.

25 listopada 2016 r. odbył się finał I Konkursu „Kultura bezpieczeństwa w transporcie kolejowym", w którym wręczono nagrody dla promujących bezpieczeństwo na kolei. Kapituła konkursu nagrodziła przedsiębiorstwa kolejowe wprowadzające rozwiązania promujące bezpieczeństwo. Wyróżnienia trafiły natomiast do osób, które uratowały życie pasażerów i współpracowników. Założeniem kultury bezpieczeństwa jest, by bezpieczeństwo na kolei kształtować nie tylko poprzez kontrole, ale również nagradzając dobre praktyki i działania zwiększające bezpieczeństwo. Wyróżniono przedsiębiorstwa kolejowe i osoby szczególnie zasłużone dla kolejnictwa. Wyróżnienia otrzymali:

Mateusz Szymański - maszynista Kolei Wielkopolskich sp. z o.o. Wyróżnienie zostało przyznane za bohaterskie zachowanie w trakcie zderzenia pociągu z samochodem ciężarowym. Dzięki szybkiej reakcji i zachowaniu pana Mateusza, który wybiegł z kabiny maszynisty, aby ostrzec pasażerów przed zderzeniem, nikt poważnie nie ucierpiał. Belka przewożona ciężarówką wpadła do wnętrza szynobusu. Tylko dzięki zastosowaniu się do poleceń maszynisty jedna z pasażerek uniknęła zranienia. Do wypadku doszło 19 kwietnia 2016 r. na trasie Poznań – Wągrowiec.

Dariusz Strycharski i Zbigniew Lech – maszynista i starszy ustawiacz spółki PKP CARGO S.A. 2 lutego 2016 r. uratowali życie rewidenta, który zasłabł w trakcie pracy na bocznicy. Rewident stracił przytomność w lokomotywie SM42. Maszynista Dariusz Strycharski rozpoczął reanimację w ciasnej kabinie, wezwał pogotowie i po otrzymaniu zgody z nastawni przejechał przed budynek odprawy pociągów. Tam do akcji reanimacyjnej dołączył starszy ustawiacz Zbigniew Lech. Lekarze podkreślali, że gdyby nie szybka i profesjonalna pomoc pracowników PKP CARGO S.A., poszkodowanego nie udałoby się uratować.

Spółka Orlen Koltrans sp. z o.o. za proste rozwiązanie znacznie poprawiające bezpieczeństwo: zastosowanie taśm odblaskowych i dodatkowego oświetlenia na lokomotywach poprawiających widoczność pojazdów kolejowych w nocy.

Kapituła Konkursu wybrała czterech laureatów I edycji. Nagrodzeni zostali:

Przedsiębiorstwo Usług Kolejowych Kolprem sp. z o.o. za kompleksowe rozwiązanie systemowe oparte na trzech punktach - skutecznym i silnym przywództwie oraz zaangażowaniu kierownictwa wszystkich szczebli, zaangażowaniu pracowników przejawiającemu się ich konstruktywnym udziałem w działaniach na rzecz bezpieczeństwa oraz stałym monitorowaniu zgodności działań z założonymi celami.

PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa sp. z o.o. za zastosowanie w pojazdach tachografu elektronicznego z modułem samoczynnego hamowania pociągu. Urządzenie przeznaczone jest do rejestracji parametrów eksploatacyjnych pracy pojazdu i oparte jest m.in. o satelitarną lokalizację pojazdów trakcyjnych na linii kolejowej.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. za przeprowadzenie ogólnopolskiej kampanii społecznej Bezpieczny przejazd - „Szlaban na ryzyko". Kampania polegała na opracowaniu jednej koncepcji przekazywanej w całorocznych działaniach na terenie kraju m.in. podczas cyklicznych działań edukacyjnych, symulacji, konkursów, happeningów, prelekcji dla dzieci. Wszystko po to, by na przejazdach i innych terenach kolejowych było bezpieczniej.

STK S.A. znalazła się wśród zwycięzców dzięki zastosowaniu Elektronicznego systemu zgłaszania i analizowania informacji dotyczących bezpieczeństwa kolejowego. Celem utworzenia systemu informacji ds. bezpieczeństwa kolejowego było zapewnienie bezpiecznej i nieskrępowanej możliwości zgłaszania wszelkich sytuacji mogących rodzić możliwość zagrożenia bezpieczeństwa.

15.9.2 Piątki z UTK – dni otwarte

Właściwy poziom komunikacji z podmiotami rynku kolejowego, ale także wszystkimi osobami zainteresowanymi działalnością Prezesa UTK umożliwia płynny przepływ informacji, które wpływają na kształtowanie bezpiecznego transportu kolejowego. „Piątki z UTK - bezpieczeństwo na piątkę" to spotkania o charakterze dni otwartych, które odbywają się w co drugi piątek w każdym miesiącu w siedzibie Urzędu Transportu Kolejowego w Warszawie oraz jednocześnie w siedmiu Oddziałach Terenowych. Jest to możliwość na spotkanie z przedstawicielami Departamentu Nadzoru oraz Oddziałów Terenowych, którzy gotowi są odpowiedzieć na wszelkie pytania dotyczące bezpieczeństwa ruchu kolejowego, w tym w zakresie prowadzonych przez Prezesa UTK postępowań administracyjnych i kontrolnych. Jest to doskonała okazja do rozwiania wszelkich wątpliwości zarówno natury merytorycznej, jak i formalnoprawnej.

Podkreślenia wymaga, że wszelkie działania edukacyjne i informacyjne są jednym z działań, które stanowią zarówno reakcję na obserwowane na rynku negatywne trendy, np. wspomniane identyfikowane nieprawidłowości, jak i mają charakter prewencyjny i proaktywny, tj. służą zapobiegnięciu wystąpienia negatywnych zjawisk w przyszłości, a przez to przyczyniają się do podniesienia poziomu bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

W 2016 r. odbyło się około 80 takich spotkań.

15.9.3„Kolejowe ABC”

W celu zwiększenia poziomu bezpieczeństwa w transporcie kolejowym 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. W 2016 r. kampania została doceniona przez Rzecznika Praw Dziecka, Ministra Edukacji Narodowej oraz Ministra Infrastruktury i Budownictwa, którzy objęli nad nią patronat honorowy.

Celem kampanii było 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. Zajęcia dostosowane do wieku dzieci pozytywnie i stymulująco wpływały na rozwój ich zdolności poznawczych, takich jak uwaga, myślenie przyczynowo-skutkowe czy spostrzegawczość, a także umiejętność przewidywania i podejmowania właściwych decyzji. Zajęcia rozwijały również wyobraźnię odbiorców i poczucie odpowiedzialności za bezpieczeństwo swoje i innych.

Od 2013 r. Zespół Kolejowego ABC z UTK przeprowadził 140 prelekcji, podczas których wyedukował ponad 6000 dzieci i młodzieży. Zajęcia odbyły się nie tylko w salach lekcyjnych, ale także na boiskach szkolnych lub w naturalnym środowisku, czyli na stacji kolejowej lub w pociągu – do tej pory w pociągu odbyło zajęcia ponad 280 dzieci. W trakcie spotkań, eventów oraz prelekcji Zespół przekazał dzieciom ponad 6000 odblasków i książeczek edukacyjnych.

W 2016 r. zostały przygotowane dwa konkursy: dla uczniów szkół podstawowych oraz dla najmłodszych. Do konkursu dla dzieci w wieku 7-12 lat zgłosiło się ponad 40 szkół podstawowych, a do konkursu dla przedszkolaków – ponad 130 placówek edukacyjnych. Główną nagrodą w każdym konkursie była wizyta Zespołu Kolejowego ABC w placówce edukacyjnej oraz przeprowadzenie zajęć dla dzieci. Pod koniec każdej lekcji dzieci otrzymały dyplomy oraz nagrodę dodatkową.

W sumie w 2016 r. Zespół Kolejowego ABC przeprowadził prawie 50 zajęć edukacyjnych w placówkach na terenie w całego kraju. Spotkał się z grupą ponad 2 500 dzieci i młodzieży w wieku 3-10 lat. Ponadto wziął udział w 5 wydarzeniach plenerowych promujących bezpieczeństwo wśród najmłodszych.

Obecnie edukacja dla bezpieczeństwa w głównej mierze skupia się na kołowym ruchu drogowym, wobec czego „Kolejowe ABC” wypełniło niszę, jaka powstała w edukacji przedszkolnej i szkolnej. Choć następuje spadek ogólnej liczby wypadków na kolei, tendencja w grupie zdarzeń związanych z uczestnictwem osób postronnych (jak np. kierowcy przemierzający przejazdy drogowo-kolejowe) pozostaje stała. Dlatego Prezes UTK planuje szerzej promować wśród dzieci i młodzieży zasady bezpieczeństwa oraz odpowiedzialnego poruszania się na obszarach kolejowych, realizując 4-letni projekt edukacyjny „Kampania Kolejowe ABC”. Prezes UTK wystąpił do Ministerstwa Edukacji Narodowej z inicjatywą uwzględnienia elementów „Kolejowego ABC” w podstawie programowej. Efektem tych działań będzie zmiana postaw oraz wzrost poziomu świadomości i wiedzy wszystkich dzieci uczęszczających do szkół i przedszkoli w zakresie: bezpiecznego podróżowania pociągiem, prawidłowego zachowania się podczas przekraczania przejazdów kolejowych, konsekwencji nieodpowiedzialnych zabaw na terenie kolejowym, właściwego

postępowania w pobliżu czynnych linii kolejowych oraz zasad odpowiedniego zachowywania się w sytuacji zagrożenia.

W 2016 r. Urząd Transportu Kolejowego rozpoczął przygotowywanie dokumentacji w celu uzyskania dofinansowania projektu „Kampania Kolejowe ABC" ze środków Programu Operacyjnego „Infrastruktura i Środowisko". Finalizacją tych przygotowań było podpisanie przez Prezesa UTK oraz Dyrektora Centrum Unijnych Projektów Transportowych umowy na dofinansowanie projektu „Kampania Kolejowe ABC" w wysokości 23,5 mln zł (całkowita wartość projektu: 27,6 mln zł).

Dzięki dofinansowaniu ze środków UE, Urząd ma możliwość stworzenia nowego pakietu edukacyjnego wzbogaconego o nowoczesne środki przekazu. Dotrze do dzieci i młodzieży ze szkół i przedszkoli z terenu całej Polski, by propagować zasady bezpieczeństwa oraz wartości i wzorce związane z odpowiedzialnym zachowaniem się podczas korzystania z transportu kolejowego.

Działania w ramach projektu będą realizowane dwutorowo. Pierwszym rodzajem działań będą zajęcia edukacyjne prowadzone w przedszkolach i szkołach podstawowych na terenie całej Polski (zakłada się przeprowadzenie około 500 takich zajęć). Drugą warstwą realizacji projektu będzie informacyjno-edukacyjna kampania medialna na rzecz poprawy szeroko rozumianego bezpieczeństwa pasażerów.

15.10 „Dzień Pasażera"

Kolejną inicjatywą Prezesa UTK jest „Dzień Pasażera" – kampania informacyjno-edukacyjna prowadzona od 2011 r. dotycząca praw przysługujących pasażerom kolei. Podczas spotkań na dworcach kolejowych w całej Polsce podróżnym udzielane są bezpłatne porady i informacje na temat przysługujących im praw. W trakcie każdego spotkania pracownicy UTK rozdają pasażerom ulotki dotyczące praw pasażerów, a także zapoznają podróżnych z informacjami dotyczącymi możliwości złożenia reklamacji i uzyskania odszkodowania za opóźniony pociąg. W ramach tego działania w 2016 r. rozdano ok. 5000 ulotek.

Ponadto pasażerowie mają okazję podzielić się z pracownikami UTK własnymi spostrzeżeniami i uwagami związanymi z koleją oraz wypełnić anonimową ankietę badającą satysfakcję z usług oferowanych na dworcach i w pociągach. W 2016 r. ponad 700 podróżnych wypełniło taką ankietę. Podczas akcji stoisko UTK odwiedzają również osoby głuche i niedosłyszące, które mogą porozmawiać z pracownikiem UTK biegle posługującym się Polskim Językiem Migowym, a także obejrzeć krótkie filmy dotyczące praw pasażerów. Dla osób niewidomych przygotowane są ulotki w języku Braille'a.

15.11 Działalność na rzecz osób z niepełnosprawnością

Istotnym obszarem aktywności Prezesa UTK jest również poprawa dostępności transportu kolejowego dla osób dotkniętych niepełnosprawnością oraz osób o ograniczonej możliwości poruszania się. Działania podejmowane przez Prezesa UTK wpisują się w Politykę transportową Unii Europejskiej, zgodnie z którą pasażerowie z niepełnosprawnością powinni mieć możliwość korzystania z usług kolei przynajmniej na warunkach i zasadach porównywalnych z pozostałymi pasażerami. Dlatego Prezes UTK, podejmując liczne interwencje w sprawach indywidualnych pasażerów, inicjuje również systemowe, kierunkowe zmiany, których celem jest poprawa wspomnianej dostępności.

Jednym z przykładów takich systemowych działań jest wdrożenie u większości pasażerskich przewoźników kolejowych bardziej korzystnych zasad zgłaszania potrzeby pomocy osobom z niepełnosprawnością niż zasady wynikające z przepisów Rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym. Prezes UTK dostrzegł bowiem, że wynikający z przepisów tego aktu obowiązek zgłoszenia podróży i zakresu oczekiwanej pomocy przynajmniej na 48 godzin przed rozpoczęciem podróży może być w wielu przypadkach komplikacją

dla pasażerów dotkniętych niepełnosprawnością oraz osób o ograniczonej możliwości poruszania się. Dlatego, spełniając także oczekiwania środowisk reprezentujących osoby z niepełnosprawnością, Prezes UTK zachęcił pasażerskich przewoźników kolejowych do przyjęcia w wewnętrznych regulacjach bardziej korzystnych zasad niż te, które wynikają z przepisów Rozporządzenia (WE) nr 1371/2007. W odpowiedzi na tę propozycję większość przewoźników skróciła okres 48 godzin do np. 36, 24 lub 12 godzin. Jeden z przewoźników zadeklarował również, że z uwagi na dostosowany tabor, którym dysponuje, nie ma potrzeby wcześniejszego zgłoszenia podróży przez osoby z niepełnosprawnością.

Systemowe inicjatywy na rzecz poprawy dostępności transportu kolejowego dla osób dotkniętych niepełnosprawnością oraz osób o ograniczonej możliwości poruszania się podejmowane są przez Prezesa UTK również za pośrednictwem, oraz przy wsparciu dwóch ciał kolegialnych:

- Zespołu zadaniowego ds. osób o ograniczonej możliwości poruszania się – w jego skład wchodzą przedstawiciele wszystkich pasażerskich przewoźników kolejowych, zarządców infrastruktury i grupy PKP S.A.. Zespół działa pod przewodnictwem Prezesa UTK, a jego zadaniem jest nie tylko bieżące reagowanie na występujące problemy w zakresie korzystania przez tę szczególną grupę podróżnych z usług transportu kolejowego, ale także opracowywanie, na poziomie globalnym, spójnych rozwiązań i propozycji, których celem jest poprawa dostępności transportu kolejowego dla osób z niepełnosprawnością;
- Rady Ekspertów ds. osób o ograniczonej możliwości poruszania się – w jej skład wchodzą m.in. specjaliści z zakresu projektowania uniwersalnego, przedstawiciele osób z niepełnosprawnością, eksperci z obszaru transportu zbiorowego oraz przedstawiciele środowiska akademickiego. Zadaniem Rady jest m.in. wyznaczanie kierunków systemowych zmian, które podejmowane są przez Prezesa UTK w tym obszarze, a także identyfikacja problemów wymagających systemowych interwencji. Jednym z efektów działań Rady jest „Ekspertyza w zakresie dostępności kolejowych obiektów obsługi podróżnych z niepełnosprawnościami oraz ograniczoną możliwością poruszania się".

15.12 Działania na rzecz poprawy warunków bezpieczeństwa pasażerów podczas korzystania z usług kolei

Działania na rzecz poprawy warunków bezpieczeństwa pasażerów podczas korzystania z usług kolei miały zróżnicowany wymiar.

Główne obszary interwencji, reakcji lub inicjatywy Urzędu w tym zakresie to m.in.:

- inicjatywa legislacyjna ukierunkowana na wprowadzenie do powszechnie obowiązujących przepisów zakazu oklejania folią reklamową szyb okien i drzwi w pojazdach kolejowych. W opinii Prezesa UTK taka praktyka, stosowana przez przewoźników kolejowych, miała negatywny wpływ na bezpieczeństwo pasażerów (zwłaszcza w przypadku ewakuacji, wypadku, konieczności rozbicia szyby, pożaru itd.). Inicjatywa Prezesa UTK, poparta opinią Komendy Głównej Państwowej Straży Pożarnej, została zwieńczona rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 25 kwietnia 2017 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie sposobu prowadzenia rejestru oraz sposobu oznakowania pojazdów kolejowych. Efektem zapoczątkowanych przez Prezesa UTK zmian legislacyjnych jest całkowity zakaz umieszczania folii (w tym reklam) na szybach okien i drzwi pojazdów kolejowych;
- działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa pasażerów poprzez modyfikację zasad odpowiedzialności za bagaż pasażerów – Prezes UTK podjął interwencję w związku z niepokojąco wzrastającą liczbą kradzieży bagażu, przewożonego w miejscu wyznaczonym przez przewoźnika. Efektem inicjatywy Prezesa UTK była modyfikacja przez przewoźnika kolejowego wewnętrznych zasad odpowiedzialności za bagaż pozostawiony na pokładzie

pociągu w miejscu wskazanym przez przewoźnika; dzięki temu pasażerowie zyskali stabilniejszą podstawę dochodzenia roszczeń, a jednocześnie gwarancję, że ich bagaż podlega nadzorowi ze strony przewoźnika kolejowego;

– liczne interwencje w sprawach indywidualnych – w tym m.in. dotyczące zatrzymywania się składów pociągów poza krawędzią peronów, ruszeniem składu w momencie wsiadania pasażera, niedochowaniem odpowiednich warunków bezpieczeństwa podczas udzielania pomocy osobom z niepełnosprawnością oraz osobom o ograniczonej sprawności ruchowej, nieodpowiedniego stanu przejść podziemnych, niewłaściwego stanu technicznego pojazdów kolejowych, niesprawnych blokad drzwi w pojazdach kolejowych, urazów doznanych podczas podróży oraz na terenie stacji kolejowych, uszkodzenia mienia podczas korzystania z transportu kolejowego, niewłaściwego stanu utrzymania infrastruktury kolejowego, zbyt wysokiej frekwencji w pojazdach kolejowych, bezpieczeństwa pieszych korzystających z wyznaczonych przejść, niedostosowania stacji kolejowych oraz pojazdów kolejowych do potrzeb osób z niepełnosprawnością, korzystania przez osoby nieuprawnione z przejść w poziomie torów dedykowanych pracownikom kolei, przekraczania czynnych torowisk w miejscach do tego nieprzeznaczonych (tzw. dzikie przejścia), kierowania ruchem kolejowym pomimo braku odpowiednich uprawnień w tym zakresie, braku reakcji drużyn konduktorskich na niewłaściwe zachowanie innych pasażerów, kradzieży na pokładzie pociągów, niestosowania się przez drużyny konduktorskie do przyjętych przez danego przewoźnika procedur itd.

15.13 Czas pracy maszynistów i współpraca z Głównym Inspektorem Pracy oraz Zakładem Ubezpieczeń Społecznych

Misją Prezesa UTK jest kreowanie bezpiecznych i konkurencyjnych warunków świadczenia usług transportu kolejowego. Realizacja tego założenia koncentruje się w szczególności na eliminowaniu potencjalnych zagrożeń występujących w powyższym obszarze, a także monitorowaniu i weryfikowaniu respektowania przez podmioty rynku kolejowego obowiązujących norm oraz na prezentowaniu zaleceń i przykładów dobrych praktyk. Jednym z głównych elementów warunkujących prawidłowe oraz, co najważniejsze, bezpieczne funkcjonowanie systemu kolejowego jest czynnik ludzki, w tym m.in. predyspozycje i stan psychofizyczny pracowników zatrudnionych na stanowiskach związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych, zwłaszcza maszynistów.

Przeprowadzone analizy naukowe wskazują, że praca na stanowisku maszynisty charakteryzuje się podatnością na obciążenia fizyczne, psychiczne oraz emocjonalne. Wiąże się to z koniecznością stałego i niezakłóconego odbioru oraz przetwarzania szeregu informacji niezbędnych do właściwego wykonywania powierzonych obowiązków, tj. obserwacji szlaku, współuczestników ruchu czy sygnalizacji. Utrzymanie odpowiedniego poziomu koncentracji w trakcie odbywania wielogodzinnej służby prowadzi natomiast do zwiększonej podatności na zmęczenie. Ponadto czynnikiem dodatkowo obciążającym stan psychofizyczny tej grupy pracowników jest możliwość wystąpienia zdarzeń o charakterze nagłym, które wymagają bezzwłocznego podejmowania decyzji i generują stres[21].

Dlatego kluczowe jest właściwe regulowanie czasu pracy maszynistów w zapewnianiu bezpieczeństwa systemu kolejowego. Szczególne obciążenia psychofizyczne, na jakie narażone są osoby prowadzące pojazdy kolejowe oraz charakter wykonywanych zadań, warunkuje konieczność określenia zasadniczych norm porządkujących powyższe zagadnienie. Czas pracy maszynistów nie został uregulowany w przepisach szczególnych, jak ma to miejsce np. w przypadku kierowców

[21] *Zob. J. Koterba, R. Paluch, Obciążenie fizyczne i psychiczne maszynistów elektrowozów: http://ergonomia.ioz.pwr.wroc.pl/download/ocena_obciazenia_praca-do_projektu.pdf [dostęp: 25.07.2017 r.].*

w transporcie drogowym[22]. W obecnym stanie prawnym kwestię tę określają przede wszystkim przepisy ustawy Kodeks pracy , które znajdują zastosowanie również w odniesieniu do maszynistów. W myśl art. 129 Kodeksu pracy *czas pracy nie może przekraczać 8 godzin na dobę i przeciętnie 40 godzin w pięciodniowym tygodniu pracy w przyjętym okresie rozliczeniowym nieprzekraczającym 4 miesięcy*. Ponadto ze względu na specyficzny charakter wykonywania zawodu maszynisty rozważyć należy regulacje w zakresie równoważnego systemu czasu pracy. Zgodnie z art. 135 § 1 Kodeksu pracy w przypadkach uzasadnionych rodzajem lub organizacją pracy możliwe jest zastosowanie powyższego systemu, który dopuszcza *przedłużenie dobowego wymiaru czasu pracy, nie więcej jednak niż do 12 godzin, w okresie rozliczeniowym nieprzekraczającym 1 miesiąca. Przedłużony dobowy wymiar czasu pracy jest równoważony krótszym dobowym wymiarem czasu pracy w niektórych dniach lub dniami wolnymi od pracy*. Dodatkowo status pracowników w omawianym zakresie kształtowany jest w oparciu o art. 132 i 133 powyższego aktu, które gwarantują prawo do nieprzerwanego odpoczynku dobowego oraz tygodniowego w wymiarze odpowiednio 11 i 35 godzin.

Brak szczegółowych regulacji w omawianym obszarze ma negatywny wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego. Obszarem szczególnie newralgicznym z punktu widzenia określenia norm czasu pracy maszynistów jest problem świadczenia usług na rzecz więcej niż jednego podmiotu. Poddając analizie przepisy dotyczące omawianych zagadnień, w przypadku zatrudnienia u różnych pracodawców, kluczowym wydaje się być fakt, że wymiar czasu pracy nie ulega sumowaniu i wyliczany jest odrębnie dla każdego nawiązanego stosunku pracy. Konsekwencją takiego stanu rzeczy jest możliwość podwójnego zatrudniania maszynistów, którzy w rzeczywistości mogą prowadzić pojazd kolejowy przez czas dłuższy niż pozwalają na to obowiązujące w zakresie czasu pracy przepisy oraz, co szczególnie istotne, bez zachowania nieprzerwanego dobowego i tygodniowego odpoczynku. Zważywszy na strategiczny wpływ zagadnień związanych z czasem pracy maszynistów na bezpieczeństwo w transporcie kolejowym, nadzór nad powyższą kwestią został uznany za jeden z priorytetów działalności nadzorczej Prezesa UTK.

Przepisy mające na celu pośrednie ograniczenie przypadków prowadzenia pojazdów kolejowych bez zachowania adekwatnego odpoczynku zostały zaimplementowane do Ustawy o transporcie kolejowym. Zgodnie z art. 22ca tej ustawy maszyniści zostali zobowiązani do składania pisemnych oświadczeń o świadczeniu bądź nieświadczeniu pracy lub usług na rzecz innych podmiotów kolejowych. Rozwiązanie to stało się narzędziem umożliwiającym Prezesowi UTK prowadzenie działań monitorujących w zakresie podejmowania przez maszynistów zatrudnienia na rzecz więcej niż jednego podmiotu. Głównym celem praktycznego wdrożenia niniejszego przepisu jest jednak przede wszystkim możliwość uzgadniania harmonogramów pracy przez podmioty zatrudniające danego maszynistę.

Prezes UTK prowadzi więc w omawianym zakresie działania nadzorcze w zakresie czasu pracy maszynistów i składanych przez nich oświadczeń. W toku prowadzonych czynności wybrani pracownicy poddawani są weryfikacji, dokonywana jest analiza ewidencji czasu pracy oraz innej istotnej dokumentacji. Podstawą do przeprowadzenia czynności sprawdzających w tym zakresie mogą być m.in. stwierdzone w trakcie działań nadzorczych naruszenia, analiza danych zawartych w Rejestrze Maszynistów, zawiadomienia wpływające z sądów powszechnych, a także skargi, zgłoszenia jak i wszelkie wnioski z zakresu bezpieczeństwa (również anonimowe). Bazą do realizacji tych czynności jest aplikacja Rejestr Maszynistów, która nie stanowi wymogu ustawowego, a powstała z wyłącznej inicjatywy UTK i jest administrowana przez jego pracowników. Rejestr Maszynistów jest narzędziem innowacyjnym, umożliwiającym monitorowanie i weryfikację czasu pracy maszynistów oraz składanych przez nich oświadczeń, a także wykrywanie wszelkich uchybień. Po dokonaniu weryfikacji za pośrednictwem Rejestru Maszynistów osoba prowadzącą daną sprawę

[22] *J. Stencel-Waler, Maszyniści mogą pracować bez przerwy. Pozwalają im na to niedoskonałe przepisy, Dziennik Gazeta Prawna, nr 48/2016, s. C3.*

kieruje do właściwego podmiotu wezwanie do udzielenia informacji. W ramach czynności sprawdzających sprawdzeniu podlega w szczególności:

I. harmonogram pracy maszynisty;
II. złożone przez maszynistę oświadczenia;
III. rodzaj świadczonej pracy (umowa o pracę lub zlecenia) oraz okres zatrudnienia.

Na podstawie ww. dokonywana jest analiza i stwierdzane są ewentualne nieprawidłowości. W przypadku stwierdzenia naruszeń w zakresie czasu pracy maszynistów lub składanych przez nich oświadczeń, o których mowa w art. 22ca Ustawy o transporcie kolejowym, Prezes UTK realizuje następujące działania:

- kieruje w oparciu o porozumienie zawarte 30 września 2011 r. pomiędzy Głównym Inspektorem Pracy a Prezesem UTK w sprawie zasad współdziałania tych organów, wnioski do Głównego Inspektora Pracy w przypadkach stwierdzenia naruszeń, które pozostają we właściwości tego organu, głównie polegających na niezachowaniu co najmniej 11 godzinnego nieprzerwalnego odpoczynku w ciągu doby;
- kieruje wnioski do Zakładu Ubezpieczeń Społecznych w przypadku stwierdzenia podjęcia pracy podczas zwolnienia lekarskiego;
- kieruje wnioski o ukaranie do sądów z tytułu naruszenia art. 65 ust. 1a Ustawy o transporcie kolejowym w przypadku poświadczenia nieprawdy w oświadczeniu,

Podkreślić należy, że działanie maszynisty polegające na zaniechaniu złożenia oświadczenia zawierającego prawdziwe dane może prowadzić do zafałszowania obrazu sytuacji, który uniemożliwia Prezesowi UTK należyte sprawowanie nadzoru nad zagadnieniem czasu pracy maszynistów. Odbija się to również negatywnym wpływem na proces wymiany informacji między podmiotami zatrudniającymi maszynistów w celu opracowania harmonogramu pracy tych osób, w celu zapewnienia właściwego czasu pracy. Ten ostatni obowiązek został nałożony na podmioty sektora kolejowego w Raporcie Rocznym z działalności PKBWK za rok 2012 r.

Prezes UTK, w wyniku działań nadzorczych przeprowadzonych w roku 2016, przekazał do właściwych Sądów Rejonowych 46 wniosków o ukaranie maszynistów. Suma wymierzonych kar grzywny za rok 2016 wyniosła 15.666,00 zł.

Ponadto 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 wyniku podejmowanych w omawianym obszarze czynności nadzorczych oraz w związku z poczynionymi w toku ich realizacji ustaleniami w zakresie czasu pracy maszynistów, Prezes UTK prezentując wagę i skalę wspomnianego zagadnienia kierował pisma do Państwowej Inspekcji Pracy prezentujące obecną sytuację oraz wskazujące na potrzebę działania i współpracy w tym zakresie.

Monitorowanie i weryfikacja tego obszaru skutecznie zapobiegnie przypadkom nierespektowania w sektorze kolejowym właściwego czasu odpoczynku przed podjęciem kolejnej służby oraz pozwoli na podjęcie decyzji o ewentualnym skierowaniu maszynisty na dodatkowe szkolenie. Na poziom wyszkolenia maszynistów niewątpliwy wpływ mają również kompetencje instruktorów i egzaminatorów w ośrodkach szkolenia i egzaminowania maszynistów oraz kandydatów na maszynistów, które również należy poddawać okresowej weryfikacji.

Jako kwestię priorytetową należy uznać potrzebę wprowadzenia właściwych regulacji prawnych w zakresie czasu pracy maszynistów. Nakreślenie wyraźnych zasad i norm w powyższym obszarze umożliwi dogłębną weryfikację warunków podejmowania przez maszynistów pracy na rzecz więcej niż jednego podmiotu, przestrzegania norm czasu pracy a w dalszej perspektywie poprawę stanu bezpieczeństwa całego systemu kolejowego.

15.14 Współpraca z Głównym Inspektorem Nadzoru Budowlanego

Prezes UTK w wyniku działań organów nadzoru budowlanego wydał wobec zarządcy infrastruktury kolejowej 4 decyzje administracyjne wprowadzające ograniczenia ruchu kolejowego. Decyzje były następstwem otrzymanych od właściwych inspektorów nadzoru budowlanego informacji o stwierdzonych nieprawidłowościach. Wydane decyzje administracyjne dotyczyły wprowadzenia ograniczeń ruchu kolejowego.

Właściwi inspektorzy nadzoru budowlanego informowali o:

- nieodpowiednim stanie technicznym kładki dla pieszych, który mógł zagrażać bezpiecznemu użytkowaniu biegnącej pod nią linii kolejowej nr 14 i 273, jak i peronów pasażerskich;
- nieodpowiednim stanie technicznym wiaduktu drogowego, który mógł zagrażać bezpieczeństwu ruchu kolejowego oraz bezpieczeństwu przewozu osób i rzeczy w obrębie wiaduktu drogowego usytuowanego nad linią kolejową nr 137;
- nieodpowiednim stanie technicznym krawędzi peronów na stacji Długołęka, co mogło powodować zagrożenie obsunięcia się krawężników peronów na tor nr 1 i tor nr 2 linii kolejowej nr 143;
- nieodpowiednim stanie technicznym ogrodzenia, które mogło zagrażać bezpieczeństwu ruchu kolejowego oraz bezpieczeństwu przewozu osób i rzeczy na linii kolejowej nr 279.

W związku z przekazywanymi informacjami dotyczącymi stwierdzanych nieprawidłowości zidentyfikowano potrzebę zawarcia porozumienia z Głównym Inspektorem Nadzoru Budowlanego, które pozwoliłoby na rozszerzenie obszaru współpracy organów. W związku z tym 13 grudnia 2016 r. odbyło się spotkanie Prezesa UTK z Głównym Inspektorem Nadzoru Budowlanego, którego celem było omówienie warunków planowanego porozumienia dotyczącego współpracy organów w zakresie wynikającym ze zbieżności działań związanych ze sprawowanym nadzorem.

Podczas spotkania omówione zostały proponowane formy współpracy pomiędzy Prezesem UTK a Głównym Inspektorem Nadzoru Budowlanego w zakresie nadzoru i kontroli dotyczącej przestrzegania przepisów prawa o bezpieczeństwie ruchu kolejowego oraz prawa budowlanego, w szczególności w obszarze zagrożeń związanych z budowlami przeznaczonymi do prowadzenia ruchu kolejowego.

15.15 Współpraca z krajowymi organami ds. bezpieczeństwa z innych państw członkowskich

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego prowadzi szereg działań mających na celu poprawę kultury bezpieczeństwa transportu kolejowego. Jednym z narzędzi temu służących są zawierane porozumienia międzynarodowe. Dotychczas zawarto następujące porozumienia:

- Państwowa Inspekcja Kolejowa przy Ministerstwie Transportu i Łączności Republiki Litewskiej (NSA LT), „Porozumienie dotyczące koordynacji metod działań nadzorczych" (21 lipca 2015 r.);
- Prezes Krajowego Urzędu Transportu (NSA HU) – Węgry, „Porozumienie dotyczące koordynacji metod działań nadzorczych", (5 grudnia 2016 r.).

Porozumienia obejmują m.in. wymianę danych pomiędzy krajowymi władzami bezpieczeństwa (National Safety Authority, NSA).

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego Ignacy Góra i Prezes Krajowego Urzędu Transportu (NKH) Alscher Tamás podpisali 5 grudnia 2016 r. w Budapeszcie porozumienie w sprawie prowadzenia wspólnego nadzoru nad podmiotami rynku kolejowego operującymi w Polsce i na Węgrzech.

NKH jest węgierskim odpowiednikiem Prezesa UTK wykonującym czynności administracyjne i nadzorcze związane z transportem. Urząd jako centralna instytucja administracji publicznej ds. transportu nadzoruje i monitoruje uczestników rynku w zakresie podejmowanych czynności i przewozów.

Porozumienie pomiędzy krajowymi organami ds. bezpieczeństwa Polski i Węgier zakłada głównie wymianę informacji i doświadczeń dotyczących podmiotów rynku kolejowego posiadających certyfikat części B w odpowiednich krajach, m. in. z zakresu strategii i planów nadzoru, rodzaju i liczby stwierdzonych niezgodności, poziomu bezpieczeństwa poszczególnych przedsiębiorstw kolejowych czy wyników działań nadzorczych. Organy współpracują również w zakresie działań nadzorczych wobec podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie (ECM). W ramach porozumienia oba kraje wymieniają informacje związane z poważnymi niezgodnościami, mogącymi mieć wpływ na bezpieczeństwo oraz znaczącymi zmianami wprowadzonymi w systemach zarzadzania bezpieczeństwem przedsiębiorstw kolejowych, które wymagają zmiany certyfikatów bezpieczeństwa części A.

Wymiana informacji pomiędzy organami odbywa się w cyklu rocznym – z NSA LT (Litwa) wymiana informacji trwa już od 2015 r.

Celem porozumień jest wzajemne wsparcie obu państw w dążeniu do podniesienia poziomu bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

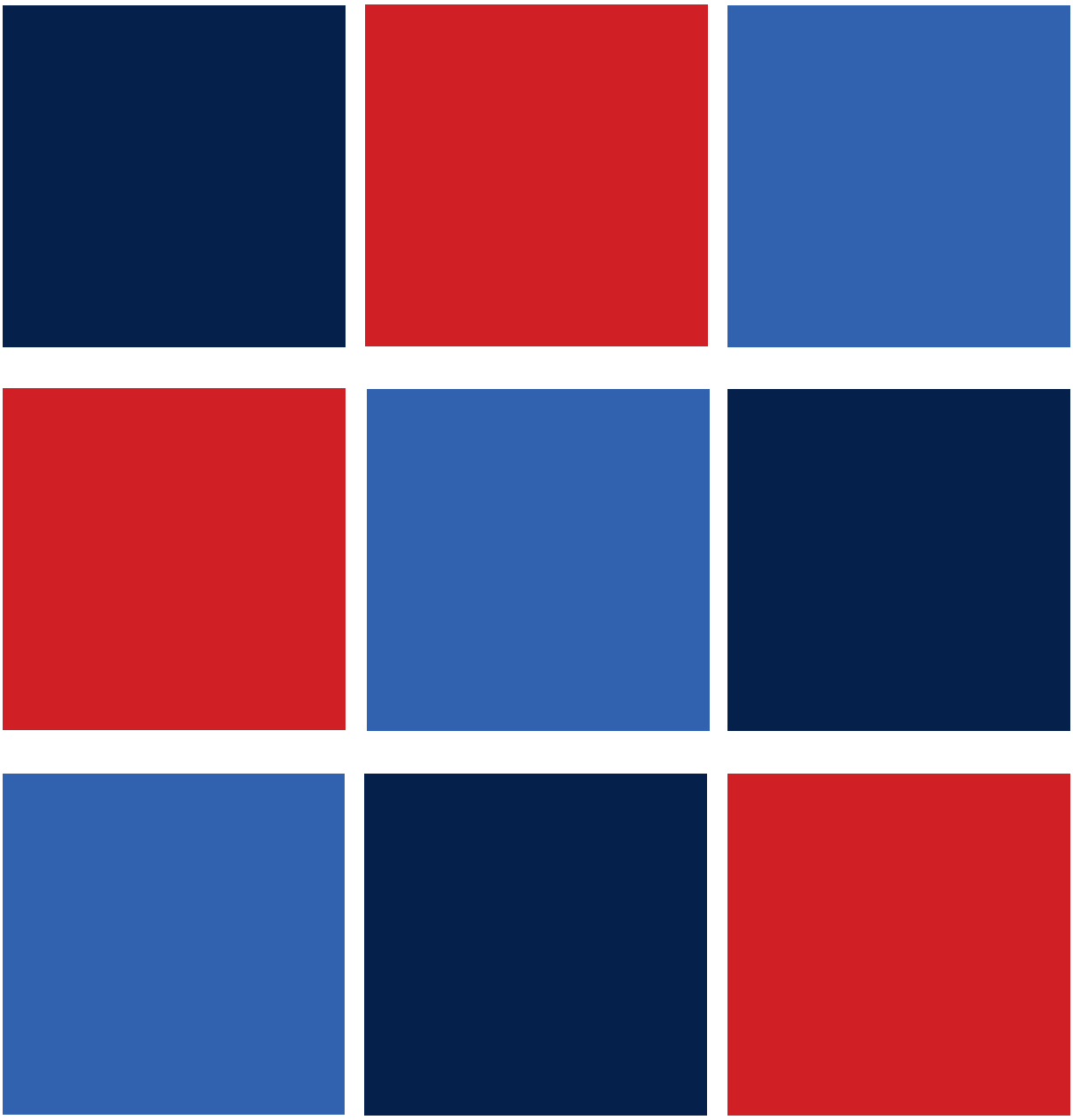
16. Spis rysunków

Rysunek 1. Liczba wypadków w stosunku do pracy eksploatacyjnej w latach 2008-2016. 13
Rysunek 2. Wyniki celów bezpieczeństwa dla Polski w latach 2013-2016. 14
Rysunek 3. Ogólne dane statystyczne w zakresie nadzoru za lata 2014–2016 22
Rysunek 4. Procentowy udział działań nadzorczych realizowanych w terenie w 2016 r. 22
Rysunek 5. Wyniki działań nadzorczych przeprowadzonych w zakresie nadzoru nad podmiotami funkcjonującymi w oparciu o System Zarządzania Bezpieczeństwem w 2016 r. 30
Rysunek 6. Wyniki działań nadzorczych przeprowadzonych w zakresie nadzoru nad podmiotami funkcjonującymi w oparciu o System Zarządzania Utrzymaniem w 2016 r. 38
Rysunek 7. Nadzór nad komisjami kolejowymi w 2016 r. 55
Rysunek 8. Realizacja wspólnych celów w zakresie bezpieczeństwa (2013-2016) 58
Rysunek 9. Zestawienie wypadków i poważanych kolejowych w latach 2011–2016 59
Rysunek 10. Struktura zdarzeń na sieci kolejowej w 2016 r. z podziałem na rodzaje zdarzeń 61
Rysunek 11. Wypadki zależne i niezależne od systemu kolejowego oraz ich skutki w latach 2012–2016 62
Rysunek 12. Miernik wypadków za lata 2008–2016 63
Rysunek 13. Udział procentowy poszczególnych grup osób zabitych w wypadkach kolejowych w 2016 r. 66
Rysunek 14. Udział procentowy poszczególnych grup osób ciężko rannych w wypadkach kolejowych w 2016 r. 66
Rysunek 15. Liczba incydentów na liniach kolejowych w latach 2011 – 2016 67
Rysunek 16. Udział procentowy wypadków w 2016 r. według kategorii 76
Rysunek 17. Liczby wypadków wybranych kategorii w latach 2012–2016 77
Rysunek 18. Porównanie liczby zdarzeń, wśród których zaobserwowano tendencję spadkową w 2016 r. 77
Rysunek 19. Porównanie liczby zdarzeń, wśród których zaobserwowano tendencję wzrostową w 2016 r. 78
Rysunek 20. Zdarzenia w poszczególnych miesiącach w 2016 r. 79
Rysunek 21. Zdarzenia w poszczególnych godzinach doby w 2016 r. 80
Rysunek 22. Wypadki na przejazdach i wypadki z udziałem osób w poszczególnych godzinach doby w 2016 r. 81
Rysunek 23. Piramida wydarzeń kolejowych 82
Rysunek 24. Liczba wydarzeń kategorii D i 0 [na podstawie PKP PLK] 83
Rysunek 25. Podział sytuacji potencjalnie niebezpiecznych na grupy przyczyn [dane PKP PLK] 84
Rysunek 26. Podział podmiotów odpowiedzialnych za powstanie danego wydarzenia [dane PKP PLK] 85
Rysunek 27. Przyczyny sytuacji potencjalnie niebezpiecznych (udział >1%) [dane PKP PLK] 85
Rysunek 28. Sytuacje potencjalnie niebezpieczne, które najdłużej obciążały sieć kolejową (powyżej 7 dni i liczbie wystąpień powyżej 5) [dane PKP PLK] 87
Rysunek 29. Wypadki zależne i niezależne od systemu kolejowego oraz ich skutki w latach 2013–2016 89
Rysunek 30. Zdarzenia na bocznicach w poszczególnych miesiącach 2016 r. 94
Rysunek 31. Zdarzenia na bocznicach w poszczególnych godzinach doby w 2016 r. 94
Rysunek 32. Liczba zdarzeń wskutek najechania na osoby podczas przechodzenia przez tory na liniach kolejowych w latach 2011–2016 95
Rysunek 33. Udział procentowy poszkodowanych (zabitych i ciężko rannych) podczas przechodzenia przez tory poza przejazdami i przejściami na stacjach i szlakach w 2016 r. 96
Rysunek 34. Liczba zdarzeń związanych z najechaniem pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory poza przejazdami na stacjach i szlakach w poszczególnych miesiącach w latach 2013–2016 96
Rysunek 35. Liczba samobójstw i prób samobójczych w poszczególnych miesiącach w latach 2013-2016 97
Rysunek 36. Udział procentowy przejazdów kolejowo-drogowych poszczególnych kategorii na sieci ogólnodostępnej i wydzielonej 100
Rysunek 37. Udział procentowy wypadków na przejazdach i przejściach przez tory w podziale na kategorie przejazdów w 2016 r. 103
Rysunek 38. Miernik wypadkowości na przejazdach kolejowo-drogowych według kategorii w latach 2012–2016 104
Rysunek 39. Udział procentowy poszczególnych grup uczestników ruchu drogowego w zdarzeniach na przejazdach kolejowo-drogowych w 2016 r. 105
Rysunek 40. Udział procentowy osób zabitych według kategorii przejazdu w 2016 r. 106
Rysunek 41. Udział procentowy osób ciężko rannych według kategorii przejazdu w 2016 r. 106
Rysunek 42. Przejazdy, na których doszło do więcej niż jednego zdarzenia w 2016 r. [przy wykorzystaniu mapy opracowanej przez PKP PLK, www.plk-sa.pl.] 108
Rysunek 43. Liczba przejazdów kategorii A z zawieszoną obsługą w latach 2004 – 2016 na sieci PKP PLK. [Źródło: Opracowanie własne UTK na podstawie Raportu w sprawie bezpieczeństwa za 2015 r. PKP PLK] 109
Rysunek 44 Poziome pasy ostrzegawcze malowane na jezdni prowadzącej do przejazdu 112
Rysunek 45. Wyniki działań nadzorczych prowadzonych na przejazdach kolejowo-drogowych w 2016 r. 113
Rysunek 46. Procentowy udział poszczególnych kategorii występków chuligańskich zarejestrowanych w 2016 r. 114
Rysunek 47. Liczba kradzieży i dewastacji infrastruktury w poszczególnych województwach w 2016 r. 115
Rysunek 48. Kradzieże i dewastacje infrastruktury kolejowej w poszczególnych miesiącach w latach 2013–2016 116
Rysunek 49. Procentowy udział poszczególnych grup elementów infrastruktury kolejowej 117
Rysunek 50. Procent wykrywalności sprawców przestępstw i wykroczeń związanych z kradzieżą i dewastacją urządzeń bezpieczeństwa ruchu kolejowego 118
Rysunek 51. Współczynnik „awaryjności" przy przewozie towarów niebezpiecznych 125
Rysunek 52. Wyniki działań nadzorczych przeprowadzonych w zakresie towarów niebezpiecznych w 2016 r. 126
Rysunek 53. Zestawienie odpowiedzi podmiotów na pismo Prezesa UTK dotyczące obowiązku przekazania informacji o realizacji zaleceń PKBWK 129
Rysunek 54. Ocena sposobu realizacji zaleceń zaproponowanego przez podmioty 129
Rysunek 55. Ocena stanu technicznego infrastruktury kolejowej PKP PLK w latach 2010–2016 133

Rysunek 56. Wyniki działań nadzorczych przeprowadzonych w zakresie nadzoru nad stanem technicznym i eksploatacją infrastruktury kolejowej w 2016 r. 136
Rysunek 57. Struktura sygnałów alarmowych wygenerowanych przez urządzenia DSAT w 2016 r. 140
Rysunek 58. Wskaźnik potwierdzalności stanów alarmowych urządzeń DSAT w latach 2012–2016 141
Rysunek 59. Liczba zdarzeń B11 i C54 według przyczyny w 2015 r. i pierwszych III kwartałach 2016 r. (powyżej 5 przypadków) 141
Rysunek 60. Udział wybranych kategorii pojazdów, które uległy uszkodzeniom, w zdarzeniach B11 i C54 w 2015 r. i pierwszych III kwartałach 2016 r. (powyżej 7 przypadków) 142
Rysunek 61. Zmienność występowania poszczególnych przyczyn zdarzeń B11 i C54 w 2015 r. i pierwszych III kwartałach 2016 r. 142
Rysunek 62. Wyniki działań nadzorczych w zakresie nadzoru nad stanem technicznym i eksploatacją 145
Rysunek 63. Liczba zdarzeń kat. B04, C44 oraz sytuacji potencjalnie niebezpiecznych u wszystkich przewoźników w latach 2013–2016 148
Rysunek 64. Liczba zdarzeń kat. B04, C44 oraz sytuacji potencjalnie niebezpiecznych u wybranego przewoźnika w latach 2013–2016 149
Rysunek 65. Zdawalność egzaminów na licencję maszynisty 150
Rysunek 66. Zdawalność egzaminów na świadectwo maszynisty 151
Rysunek 67. Piramida wieku maszynistów i kierujących pojazdami kolejowymi wg stanu na 31 grudnia 2016 r. 153
Rysunek 68. Wyniki działań nadzorczych przeprowadzonych w zakresie nadzoru nad ośrodkami szkolenia i egzaminowania w 2016 r. 154
Rysunek 69. Liczba zgłoszeń z zakresu bezpieczeństwa w latach 2011-2016 159
Rysunek 70. Zakres działań akademii UTK 161

17. Spis tabel

Tabela 1. Zestawienie zmian w dyrektywie w sprawie bezpieczeństwa kolei z odniesieniem do przepisów krajowych....20
Tabela 2. Wybrane obszary, w których podczas działań nadzorczych stwierdzono nieprawidłowości w latach 2015 – 2016....24
Tabela 3. Zestawienie liczby wydanych certyfikatów bezpieczeństwa część A i B w latach 2009 – 2016....28
Tabela 4. Zestawienie liczby wydanych autoryzacji bezpieczeństwa część A i B w latach 2009 – 2016....28
Tabela 5. Zestawienie liczby wydanych certyfikatów podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie oraz certyfikatów w zakresie funkcji systemu utrzymania w latach 2013 – 2016....37
Tabela 6. Zestawienie liczby wydanych świadectw bezpieczeństwa w latach 2010 – 2016....43
Tabela 7. Zestawienie zatwierdzonych DSU w latach 2010 – 2016....46
Tabela 8. Porównanie trybu świadectw i zezwoleń....49
Tabela 9. Osiągnięte wartości CST dla Polski w 2016....57
Tabela 10. Rodzaje wypadków (sieć ogólnodostępna i funkcjonalnie oddzielona) w latach 2011 – 2016....60
Tabela 11. Miernik wypadków za lata 2008 – 2016....63
Tabela 12. Liczba ofiar wypadków na sieci ogólnodostępnej i wydzielonej w latach 2013 – 2016 w podziale na rodzaje zdarzeń....64
Tabela 13. Ofiary wypadków w latach 2013 – 2016....65
Tabela 14. Przyczyny wypadków i poważnych wypadków w latach 2014 – 2016 w podziale na kategorie liczbowe....68
Tabela 15. Przyczyny incydentów w latach 2014 – 2016 w podziale na kategorie liczbowe....73
Tabela 16. Liczba wypadków poszczególnych rodzajów na bocznicach w 2016 r....88
Tabela 17. Liczba ofiar wypadków na bocznicach w 2016 r. wg rodzajów zdarzeń....89
Tabela 18. Ofiary wypadków na bocznicach w 2016 r. wg kategorii osób....90
Tabela 19. Przyczyny wypadków na bocznicach w 2016 r. w podziale na kategorie liczbowe....91
Tabela 20. Incydenty na bocznicach w 2016 r. i ich skutki....93
Tabela 21. Zestawienie liczby samobójstw i prób samobójczych w latach 2011 – 2016....97
Tabela 22. Liczba czynnych przejazdów na sieci ogólnodostępnej i wydzielonej na koniec 2016 r....99
Tabela 23. Liczba wypadków na przejazdach na sieci ogólnodostępnej i wyizolowanej w latach....101
Tabela 24. Miernik wypadkowości na poszczególnych kategoriach przejazdów i przejść w 2016 r....103
Tabela 25. Uczestnicy ruchu drogowego w zdarzeniach na przejazdach w latach 2013 – 2016....104
Tabela 26. Liczba poszkodowanych na przejazdach poszczególnych kategorii w latach 2013 - 2016....105
Tabela 27 Zestawienie przejazdów kolejowo-drogowych, na których doszło do więcej niż jednego zdarzenia w 2016 r....107
Tabela 28. Liczba czynnych przejazdów kolejowo-drogowych eksploatowanych na liniach zarządzanych przez PKP PLK w latach 2007 – 2016 [dane przedstawione przez zarządcę infrastruktury PKP PLK]....109
Tabela 29. Województwa o najczęstszym występowaniu kradzieży i dewastacji infrastruktury w 2016 r....115
Tabela 30. Przedmiot kradzieży i dewastacji na kolei w 2016 r....116
Tabela 31. Obrzucenia pociągów w 2016 r....120
Tabela 32. Przypadki układania przeszkód na torach w 2016 r....121
Tabela 33. Przypadki nieuprawnionego emitowania sygnałów „Radiostop" w 2016 r....122
Tabela 34. Przypadki dewastacji pojazdów kolejowych w 2016 r....122
Tabela 35. Liczba zdarzeń przy przewozie towarów niebezpiecznych w latach 2008 – 2016....124
Tabela 36. Wybrane przyczyny czasowych i stałych ograniczeń prędkości pociągów w latach 2014 – 2016 (stan na 31 grudnia)....134
Tabela 37. Liczba sygnałów alarmowych wygenerowane przez urządzenia DSAT w latach 2014 – 2016....140
Tabela 38. Wagony towarowe objęte systemem utrzymania w latach 2014 – 2016....143
Tabela 39. Liczba egzaminów na licencję maszynisty oraz poziom zdawalności w ośrodkach szkolenia i egzaminowania w 2016 r....151
Tabela 40. Liczba egzaminów na świadectwo maszynisty oraz poziom zdawalności w ośrodkach szkolenia i egzaminowania w 2016 r....151



URZĄD
TRANSPORTU
KOLEJOWEGO

9 788365 709127