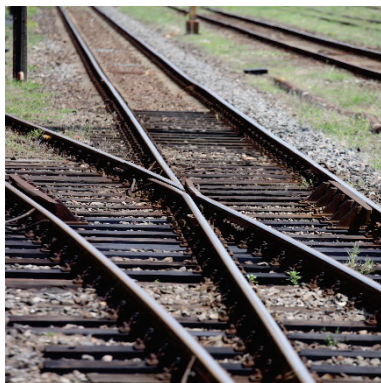
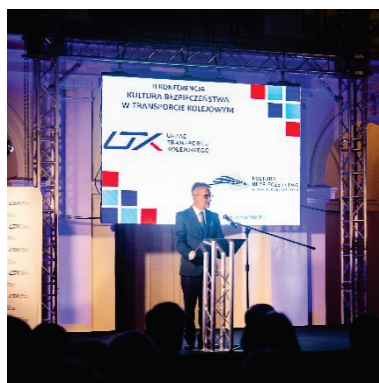




Raport w sprawie bezpieczeństwa transportu kolejowego w Polsce w 2018 r.



**KULTURA
BEZPIECZEŃSTWA
W TRANSPORCIE KOLEJOWYM**



**URZĄD
TRANSPORTU
KOLEJOWEGO**

Warszawa, 2019

Misja: Kreowanie bezpiecznych i konkurencyjnych warunków świadczenia usług transportu kolejowego

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

Urząd Transportu Kolejowego
Al. Jerozolimskie 134
02-305 Warszawa
www.utk.gov.pl
NIP: 526-26-95-081

ISBN 978-83-65709-39-4

Spis treści

Spis treści.....	4
1. Wprowadzenie.....	5
1.1. Cel i zakres raportu	5
1.2. Główne wnioski dotyczące roku sprawozdawczego	6
1.3. Analiza trendów.....	8
2. Summary	14
3. Krajowa strategia, programy i inicjatywy w zakresie bezpieczeństwa	15
3.1. Zmiany organizacyjne.....	15
3.2. Master Plan dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 r.	15
3.3. Krajowy Program Kolejowy do 2023 r.....	16
3.4. Krajowy Plan Wdrażania Technicznej Specyfikacji Interoperacyjności „Sterowanie”	16
3.5. Memorandum w sprawie współpracy na rzecz przeciwdziałania zjawisku kradzieży i dewastacji infrastruktury.....	17
3.6. Zgłaszanie nieprawidłowości w zakresie bezpieczeństwa ruchu kolejowego	18
3.7. „Kampania Kolejowe ABC”	18
3.8. „Piątki z UTK” i „Dzień Otwarty”	19
3.9. Promowanie praw pasażerów	20
3.10. Działalność na rzecz osób z niepełnosprawnością	20
3.11. Akademia UTK	22
3.12. Lista Prezesa UTK.....	23
3.13. Kolejowe e-Bezpieczeństwo.....	23
3.14. Inwestycje kolejowe z punktu widzenia bezpieczeństwa systemu kolejowego	24
3.15. Dopuszczenie do eksploatacji pojazdów kolejowych	25
3.16. Kształcenie maszynistów.....	27
3.17. Zespół zadaniowy do spraw monitorowania poziomu bezpieczeństwa.....	27
4. Zmiana stanu bezpieczeństwa	29
4.1. Szczegółowa analiza danych.....	29
4.2. Wyniki zaleceń w zakresie bezpieczeństwa.....	35
4.3. Wdrożone środki niezwiązane z zaleceniami w zakresie bezpieczeństwa.....	37
5. Certyfikacja i autoryzacja bezpieczeństwa.....	38
5.1. Wydawanie certyfikatów i autoryzacji bezpieczeństwa	38
5.2. Kontakty z innymi krajowymi organami ds. bezpieczeństwa	39
5.3. Kwestie proceduralne	39
5.4. Informacje zwrotne	39
6. Nadzór	41
6.1. Strategia nadzoru.....	41
6.2. Plan nadzoru	43
6.3. Wnioski z podjętych działań nadzorczych	45
6.4. Współpraca z organami innych państw członkowskich	51
6.5. Nadzór nad SMS, w tym badanie przyczyn zdarzeń kolejowych zgodnie z dyrektywą (EU) 798/2016	52
7. Implementacja głównych projektów unijnych.....	56
7.1. Implementowane główne projekty UE	56
8. Zmiany otoczenia prawnego.....	58
9. Spis skrótów i pojęć	62
Spis rysunków	65
Spis tabel.....	66
Załącznik 1: Wspólne wskaźniki bezpieczeństwa (CSI)	67
Załącznik 2. Wyliczenie skutków ekonomicznych wypadków.....	76

1. Wprowadzenie

1.1. Cel i zakres raportu

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

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

Raport zawiera informacje o:

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

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

Raport obejmuje swoim zakresem ogólnodostępną krajową sieć kolejową, zarządzaną przez autoryzowanych zarządców infrastruktury oraz sieci funkcjonalnie wydzielone, na których wykonywane są przewozy kolejowe osób. Nie obejmuje on systemu kolei wąskotorowych, kolejowego transportu wewnątrzzakładowego, systemu transportu tramwajowego, transportu linowego i linowo-terenowego oraz systemu metra. Zgodnie z przyjętymi wytycznymi Raport nie obejmuje wszystkich zdarzeń, jakie miały miejsce na krajowym obszarze kolejowym, uwzględniane są w nim wyłącznie zdarzenia klasyfikowane jako znaczące wypadki, w tym poważne wypadki.

Kluczowa część niniejszego Raportu opracowana została w oparciu o dane przekazane Prezesowi UTK przez certyfikowanych przewoźników kolejowych oraz autoryzowanych zarządców infrastruktury kolejowej w rocznych raportach w sprawie bezpieczeństwa, przedkładanych w oparciu o wymagania przepisów ustawy o transporcie kolejowym, transponującej do krajowego systemu prawnego odpowiednie wymagania dyrektywy bezpieczeństwa. Ponadto wykorzystano dane otrzymywane z innych źródeł, w tym w szczególności i z prowadzonego przez Prezesa UTK Rejestru Zdarzeń Kolejowych (dalej: RZK), który stanowi jedno z podstawowych narzędzi bieżącego monitorowania poziomu bezpieczeństwa sektora kolejowego w Polsce.

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

Zgodnie z obowiązującymi wytycznymi Raport został przygotowany zgodnie z zestandaryzowanym wzorem opracowanym przez Agencję.

Mając na uwadze spójność i rzetelność wniosków wyprowadzanych z zebranych danych, Prezes UTK publikuje corocznie szczegółowe wytyczne, dotyczące sporządzania raportów w sprawie bezpieczeństwa (<https://utk.gov.pl/pl/dokumenty-i-formularze/sprawozdania/raport-bezpieczenstwa-s>).

Dane przedstawiane w raportach podlegają weryfikacji przez Prezesa UTK i w razie konieczności podmioty składają stosowne korekty, w celu zapewnienia maksymalnej rzetelności danych prezentowanych w Raporcie.

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

1.2. Główne wnioski dotyczące roku sprawozdawczego

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

W roku sprawozdawczym nieznacznie zmniejszyła się ogólna liczba wypadków (nie tylko znaczących), a wielkość pracy eksploatacyjnej wzrosła o około 4,6%. Miernik wypadków, liczony jako stosunek liczby wypadków do pracy eksploatacyjnej był w roku sprawozdawczym najniższy od 2008 r.

Niemniej jednak w 2018 r. nastąpił wzrost liczby znaczących wypadków w stosunku do roku poprzedniego o 9,1 %. Miało w nim miejsce 275 znaczących wypadków, w wyniku których zginęło 195 osób, a 83 osoby odniosły poważne obrażenia.

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

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

Osiągnięty w 2018 r. poziom wspólnych celów bezpieczeństwa dla pięciu grup ryzyka indywidualnego, obejmujących pasażerów, pracowników, użytkowników przejazdów, osoby nieupoważnione i tzw. „inne osoby” oraz poziom ryzyka wspólnego zaprezentowany został w poniżej tabeli. Im niższy jest osiągnięty poziom wskaźnika, tym poziom bezpieczeństwa w danej grupie ryzyka jest wyższy.

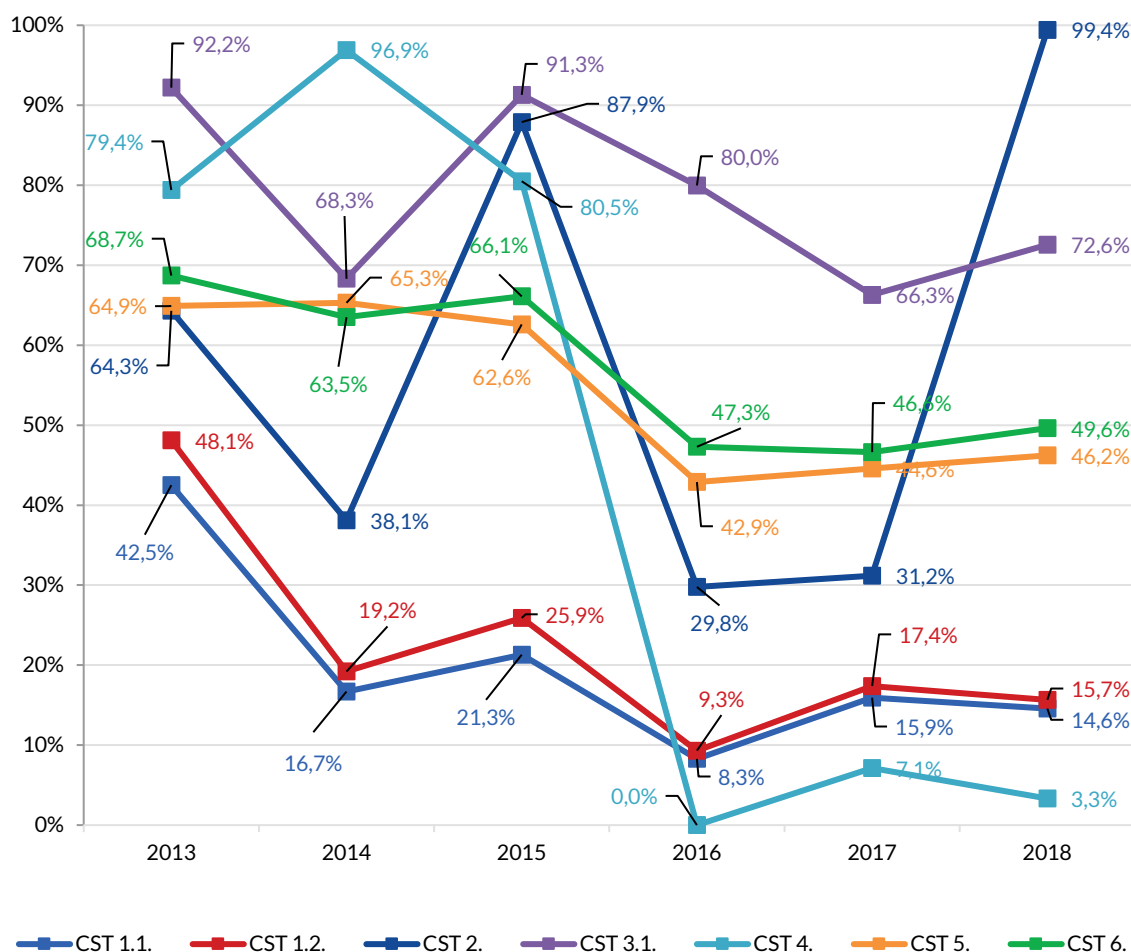
Tab. 1 Osiągnięte wartości CST dla Polski w 2018 r.

wspólne cele bezpieczeństwa (CST)		NRV dla Polski	wyliczona wartość wskaźnika	osiągnięty poziom wskaźnika
1.1. NRV dla ryzyka dla pasażerów ($\times 10^{-9}$)				
CST 1.1.	ofiary śmiertelne i ważone ciężko ranne (FWSI) wśród pasażerów na miliard pociągokilometrów pociągów pasażerskich	116,1	16,918	14,6%
CST 1.2.	ofiary śmiertelne i ważone ciężko ranne (FWSI) wśród pasażerów na miliard pasażerokilometrów	0,849	0,133	15,7%
1.2. NRV dla ryzyka dla pracowników ($\times 10^{-9}$)				
CST 2.	ofiary śmiertelne i ważone ciężko ranne (FWSI) wśród pracowników na miliard pociągokilometrów	17,2	16,9	99,4%
1.3. NRV dla ryzyka dla użytkowników przejazdu kolejowego ($\times 10^{-9}$)				
CST 3.1.	ofiary śmiertelne i ważone ciężko ranne (FWSI) wśród użytkowników przejazdów na miliard pociągokilometrów	277	198,772	72,6%
CST 3.2.	ofiary śmiertelne i ważone ciężko ranne (FWSI) wśród użytkowników przejazdów na miliard pasażerokilometrów (km torów) pomnożona przez liczbę przejazdów	nd.	nd.	nd.
1.4. NRV dla ryzyka dla osób zaklasyfikowanych jako „inne osoby” ($\times 10^{-9}$)				
CST 4.	ofiary śmiertelne i ważone ciężko ranne (FWSI) wśród innych osób na miliard pociągokilometrów	11,6	0,384	3,3%
1.5. NRV dla ryzyka dla nieupoważnionych osób na terenie kolejowym ($\times 10^{-9}$)				
CST 5.	ofiary śmiertelne i ważone ciężko ranne (FWSI) wśród osób nieupoważnionych na miliard pociągokilometrów	1210	553,338	46,2%
1.6. NRV dla ryzyka dla ogółu społeczeństwa ($\times 10^{-9}$)				
CST 6.	ofiary śmiertelne i ważone ciężko ranne (FWSI) wśród wszystkich osób na miliard pociągokilometrów	1590	780,123	49,6%

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

Wartość wskaźnika ryzyka dla pracowników wynosi 99,4%, co stanowi wzrost o 68,2 punktu procentowego w stosunku do roku ubiegłego. Jest to równocześnie najwyższa z osiągniętych wartości CST w 2018 r. Dwóch z ciężko rannych pracowników to ofiary poważnego wypadku kat. A21, który miał miejsce 13 czerwca 2018 r. na szlaku Szczecin Podjuchy – Daleszewo Gryfińskie. Jednak w większości przypadków pracownicy zostają poszkodowani w wypadkach podczas prowadzenia prac inwestycyjnych bądź remontowych. Dlatego też obszar ten jest dodatkowo monitorowany przez Prezesa UTK (pkt 3.13.).

Rys. 1 Realizacja wspólnych celów w zakresie bezpieczeństwa (2013-2018)



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

1.3. Analiza trendów

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.

Deklaracja oraz Konkurs Kultura bezpieczeństwa w transporcie kolejowym organizowane przez Prezesa UTK są kluczowymi inicjatywami, dzięki którym przedsiębiorcy, obok poprawy techniki i organizacji pracy, dbają także o kształtowanie świadomości swoich pracowników. Wśród zasad rozwijanych w ramach powyższej koncepcji należy wskazać m.in. brak tolerancji dla naruszeń przepisów prawa oraz procedur wewnętrznych, akceptowanie standardów bezpieczeństwa czy ukierunkowanie na znalezienie rozwiązania. Szczególnie ważne jest kształtowanie czynnika ludzkiego w kwestii bezpiecznego transportu

kolejowego, ponieważ to właśnie kompetencje, zachowania i doświadczenia pracowników wpływają w istotny sposób na funkcjonowanie branży kolejowej.

Projekt Deklaracji w sprawie rozwoju kultury bezpieczeństwa w transporcie kolejowym zainicjowany został 17 marca 2016 r. Jego założeniem jest promowanie i nagradzanie aktywności zmierzających do podniesienia poziomu bezpieczeństwa transportu kolejowego. Zgłaszane i realizowane działania w ramach tego projektu mają prowadzić do zrównoważonego rozwoju branży kolejowej. Wszyscy Sygnatariusze składając podpis pod Deklaracją w sprawie rozwoju kultury bezpieczeństwa w transporcie kolejowym (dalej: Deklaracja) wyrażają chęć współpracy, polegającej na wymianie doświadczeń oraz wdrażaniu nowych, niestandardowych rozwiązań.

Na kulturę bezpieczeństwa składają się w szczególności:

- postrzeganie bezpieczeństwa jako wartości nadrzędnej dla pracowników i organizacji,
- akceptowanie standardów bezpieczeństwa i zintegrowanie ich z codzienną działalnością,
- szczerze i otwarte postępowanie ze słabymi punktami, ukierunkowane na znalezienie rozwiązań,
- odchodzenie od przypisywania winy – „nie szukamy winnych - szukamy rozwiązania problemu”,
- rejestrowanie i analiza zaistniałych zdarzeń,
- zgłaszanie wszelkiego rodzaju nieprawidłowości i błędów,
- rzetelny wewnętrzny nadzór nad realizacją procesów w Systemach Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS) lub Utrzymaniem (MMS),
- ciągłe doskonalenie SMS lub MMS poprzez wdrażanie działań korygujących i zapobiegawczych,
- zero tolerancji dla naruszeń przepisów prawa oraz procedur wewnętrznych.

W 2018 r. grono sygnatariuszy Deklaracji powiększyło się. W ramach 3 spotkań czyli odpowiednio siódmej, ósmej i dziewiątej uroczystości podpisania Deklaracji do grona sygnatariuszy dołączyło¹:

- 30 maja 2018 r. – 7 podmiotów;
- 5 września 2018 r. – 2 podmioty;
- 6 grudnia 2018 r. – 7 podmiotów.

Pomysł stworzenia konkursu o Nagrodę Prezesa UTK „Kultura bezpieczeństwa w transporcie kolejowym” narodził się jako kontynuacja inicjatywy Deklaracji i skierowany został przede wszystkim do jej Sygnatariuszy. Jednym z celów konkursu jest wymiana doświadczeń pomiędzy uczestnikami oraz rozpowszechnianie dobrych praktyk związanych z podnoszeniem poziomu bezpieczeństwa transportu kolejowego. Prace prezentowane w ramach konkursu powinny charakteryzować się: innowacyjnością, systemowością, korzyściami dla bezpieczeństwa transportu kolejowego oraz wywierać pozytywny wpływ na rozpowszechnianie zasad kultury bezpieczeństwa w transporcie kolejowym.

W roku 2018 zgodnie z przyjętą formułą ogłoszono III edycję konkursu „Kultura bezpieczeństwa w transporcie kolejowym”. W ramach konkursu wpłynęło ponad 30 prac, które można było zgłaszać w jednej z 5 kategorii:

- Rozwiązanie techniczne;
- Rozwiązanie systemowe;
- Czynniki ludzkie – edukacja;
- Pasażer z niepełnosprawnością;

¹ Obecnie do grona Sygnatariuszy należy 200 podmiotów

– Praca dyplomowa.

W kategorii „Praca dyplomowa” istniała możliwość zgłaszania także prac doktoranckich oraz publikacji naukowych. W ubiegłym roku formuła konkursu została rozwinięta o zgłoszenia nie tylko rozwiązań już funkcjonujących, ale także idei oraz projektów będących w fazie planowania. Wprowadzono również większą swobodę w obszarze formy przesyłanych zgłoszeń np. filmów, animacji, publikacji.

W 2018 r. został opracowany „Biuletyn kultury bezpieczeństwa w transporcie kolejowym”. Zawarte w nim treści opisują ideę samej Deklaracji, jak i formuły oraz celów konkursu. W jego treści można znaleźć kalendarium wydarzeń związanych z projektem Kultury Bezpieczeństwa od początku jej istnienia, a także opisy nagrodzonych i wyróżnionych prac i osób w latach 2016 - 2018. Publikacja ma służyć przede wszystkim promocji aktywności w podejmowaniu wszelkich działań zmierzających do podniesienia poziomu bezpieczeństwa, a także poszerzaniu wiedzy i przepływu informacji w tym zakresie.

Wskaźnik stwierdzonych nieprawidłowości na poziomie z ubiegłego roku

W związku z kontynuowaniem zasady odchodzenia od kontroli pojedynczych obszarów na korzyść kompleksowych kontroli systemowych w podmiotach kolejowych, po stałym zwiększaniu liczby działań nadzorczych w latach 2015-2017, w 2018 r. nastąpił ich spadek o ok. 15%, przy czym liczba stwierdzonych nieprawidłowości spadła o ok. 10%. Wskaźnik nieprawidłowości liczony jako stosunek liczby stwierdzonych nieprawidłowości do ilości kontroli pozostaje na poziomie zbliżonym do roku poprzedniego i wynosi 0,75 (wzrost o 5,6%).

W wyniku prowadzonych kontroli można zauważyć poprawiającą się świadomość bezpieczeństwa wśród podmiotów. Rezultatem tego jest zdecydowana poprawa kultury bezpieczeństwa, co wynika nie tylko ze skuteczności działań podejmowanych przez pracowników UTK, 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”.

Mniej kradzieży infrastruktury

W porównaniu do 2017 r. liczba kradzieży i dewastacji obniżyła się o 331 (15,6%). W 2018 r. odnotowano 725 zdarzeń związanych z kradzieżą (40,5%) oraz 1065 czynów dewastacji infrastruktury kolejowej (59,5%). Przyczyny spadku należy dopatrywać się zarówno w działaniach operacyjnych Straży Ochrony Kolei, jak również zaangażowaniu sygnatariuszy Memorandum w sprawie przeciwdziałania kradzieżom infrastruktury, jednym z których jest Prezes UTK.

Wzrost liczby zdarzeń „SPAD”

Ze względu na wagę zdarzeń związanych z pominięciem sygnału nakazującego zatrzymanie oraz z uruchomieniem pojazdu kolejowego bez zezwolenia Prezes UTK prowadzi bieżące monitorowanie wszystkich tego rodzaju przypadków. Od 2012 r. widoczna jest tendencja wzrostowa incydentów tej kategorii. Może to być interpretowane jako podnoszący się poziom kultury bezpieczeństwa – pracownicy bezpośrednio zaangażowani w zdarzenie nie zatają informacji o zaistnieniu zdarzenia, a przekazują je do swoich pracodawców, a następnie do Prezesa UTK. Dzięki temu ich przyczyny mogą być badane, analizowane, a docelowo proponowane właściwe działania zapobiegawcze. Niepokojący jest natomiast wzrost w 2018 r. liczby wypadków tej kategorii po systematycznym ich spadku w latach 2014-2017.

Prezes UTK kontynuuje działania mające na celu ustanowienie jednolitego systemu egzaminowania maszynistów oraz monitorowania ich kwalifikacji i czasu pracy. Inicjatywa utworzenia Centrum Egzaminowania i Monitorowania Maszynistów ma na celu zapewnienie wysokiego poziomu wyszkolenia maszynistów i kandydatów na maszynistów oraz ciągłego monitorowania ich zdolności do wykonywania swoich obowiązków w sposób zapewniający bezpieczeństwo na sieci kolejowej.

Projekt „Poprawa bezpieczeństwa kolejowego poprzez budowę Systemu Egzaminowania i Monitorowania Maszynistów”, został wpisany 31 stycznia 2018 r. do Wykazu Projektów

Zidentyfikowanych Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. Natomiast 28 lutego 2018 r. pomiędzy Prezesem UTK a Centrum Unijnych Projektów Transportowych została podpisana pre-umowa dotycząca przygotowania projektu pozakonkursowego, w ramach której zapewniono finansowanie na stworzenie centrum egzaminowania i monitorowania maszynistów i uruchomienie nowego zadania objętego projektem ustawy (w tym systemów informatycznych).

Rozwiązanie to powinno być ustanowione na mocy przepisów prawnych powszechnie obowiązujących zawartych w ustawie o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz stosownych rozporządzeń wykonawczych. Projekt regulacji zakłada stworzenie centralnego systemu, który zapewni obiektywne i transparentne narzędzie egzaminowania, gwarantujące właściwą weryfikację poziomu wiedzy kandydatów na maszynistów.

Zadanie to zostanie ustawowo powierzone Prezesowi UTK, który jest centralnym organem administracji rządowej będącym krajową władzą bezpieczeństwa i krajowym regulatorem transportu kolejowego w rozumieniu przepisów Unii Europejskiej z zakresu bezpieczeństwa i regulacji transportu kolejowego, właściwym m.in. w sprawach bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

Wypadki na przejazdach kolejowo-drogowych

W 2018 r. doszło ogółem do 215 wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych co stanowi znaczny procent ogółu wypadków, który wynosił odpowiednio: w 2013 r. – 36,2%, w 2014 r. – 32,2%, w 2015 r. – 32,6%, w 2016 r. – 36,5%, w 2017 r. – 31,9%, zaś w 2018 r. – 35,4%. Każde zdarzenie na takim skrzyżowaniu powoduje zagrożenie dla życia i zdrowia ludzkiego oraz dla bezpieczeństwa ładunków przewożonych zarówno w pojazdach drogowych, jak i kolejowych. Może ona także generować istotne koszty społeczne, powodowane przerwami i ograniczeniami w ruchu.

W 2018 r. doszło do sześciu poważnych wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych:

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

Do ponad 60% ogólnej liczby wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych doszło na przejazdach niewyposażonych w urządzenia ostrzegania (sygnalizacja świetlna) ani urządzenia zabezpieczenia (rogatki). Ponad 15% wypadków miało miejsce na przejazdach zabezpieczonych rogatek. Na przejazdach z obsługą pracownika było o siedem wypadków mniej w stosunku do 2017 r. (-50%), zaś na przejazdach z systemem automatycznym zamykania rogatki miały miejsce o 4 zdarzenia więcej (+17,4%). Liczba wypadków na przejazdach wyposażonych tylko w sygnalizację świetlną zwiększyła się o 13 zdarzeń (+48,1%). Nieznacznie natomiast spadła liczba wypadków na przejazdach z biernymi systemami zabezpieczeń o 9 zdarzeń (-6,4%).

Liczba wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych wyposażonych w urządzenia samoczynnej sygnalizacji świetlnej oraz rogatki wygradzające połowę jezdni jest dwukrotnie mniejsza niż na przejazdach wyposażonych jedynie w tzw. systemy bierne. Przejazdy z biernymi systemami

zabezpieczeń stanowią najliczniejszą grupę przejazdów na polskiej sieci kolejowej, a iloczyny ruchu na tych przejazdach są najniższe. Likwidacja niektórych z tych przejazdów oraz stopniowe przekwalifikowywanie części z nich do wyższych kategorii, prowadzone przez zarządców infrastruktury, może zatem przyczynić się do stopniowego podnoszenia poziomu bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych.

Sprawcami zdecydowanej większości wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych byli użytkownicy dróg, którzy nie przestrzegali przepisów prawa o ruchu drogowym, nie zachowując szczególnej ostrożności podczas przechodzenia lub przejeżdżania przez przejazd. Należy również zwrócić uwagę na dyscyplinę pracy pracowników kolejowych obsługujących przejazdy kategorii A, która w jednym przypadku przyczyniła się do poważnego wypadku na przejeździe kolejowo-drogowym.

Ze względu na utrzymujący się wysoki odsetek osób poszkodowanych w wypadkach na przejazdach kolejowo-drogowych Prezes UTK kontynuował w 2018 r. zainicjowany pod koniec 2017 r. projekt poprawy bezpieczeństwa w tym obszarze. W jego ramach odbywały się m.in. spotkania Zespołu ds. monitorowania poziomu bezpieczeństwa sektora kolejowego w Polsce (dalej: Zespół ds. monitorowania) oraz prowadzone były szkolenia dla podmiotów rynku kolejowego w ramach Akademii UTK. Ważnym działaniem wpisującym się w kształtowanie kultury bezpieczeństwa jest „Kampania Kolejowe ABC”.

Harmonogram „Projektu poprawy bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych” obejmuje grupy działań zrealizowanych w 2018 r. i zaplanowanych na 2019 r., z perspektywą ich kontynuacji w latach następnych. Uwzględniają one wielopłaszczyznową współpracę, edukację i monitorowanie. Współpraca odbywać się będzie zarówno w ramach działalności Zespołu ds. monitorowania, jak również w drodze spotkań roboczych i uzgodnień pomiędzy zarządcami infrastruktury, Policją, Krajową Radą Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego oraz Wojewódzkimi Ośrodkami Ruchu Drogowego, przy udziale Prezesa UTK. Zacieśnianie współpracy między instytucjami i podmiotami, których profil działalności pozwala na kreowanie warunków do szerzenia wiedzy z zakresu bezpiecznego przekraczania przejazdów kolejowo-drogowych jest konieczne dla zminimalizowania ryzyka, na jakie często nieświadomie narażają się użytkownicy przejazdów, w szczególności kierowcy.

Działalność edukacyjna w 2018 r. obejmowała kontynuowanie szkoleń w ramach Akademii UTK oraz „Kampanii Kolejowe ABC”, które propagują zasady bezpieczeństwa oraz wartości i wzorce związane z odpowiedzialnym zachowaniem się podczas korzystania z transportu kolejowego, a także podczas poruszania się na obszarach stacji, przystanków i przejazdów kolejowych. Szczegółowy opis projektu „Kampania Kolejowe ABC” przedstawiono w rozdziale 3.7.

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

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

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

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

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

2. Summary

Railway transport is the safest form of land transport. It offers safety, comfort, robust network of connections and often significant reduction of travel time which result in continuous growth of number of passengers. In 2018 over 310 million people in Poland chose this mode of transport.

When we take into account the number of significant accidents which occurred on the Polish railway network, 2018 should be considered as a very safe year: only 275 occurrences were classified as significant, 195 people died and 83 were seriously injured. The accident rate of 'significant accidents' in 2018, calculated using these data, is slightly above 1 significant accident per million train-kilometers.

In 2018, all of the indicators calculated for the specified risk groups based on statistic data included in the Common Safety Indicators (CSI) were on the accepted level of risk as well as in accordance with National Reference Values (NRV) set for Poland.

The lowest values which indicated the improvement of the safety level were observed for the risk group specified as 'other persons' (3.3%). In the passenger risk group, the values were lower than in 2017 (14.6% for CST 1.1 and 15.7% for CST 1.2). The risk indicator for users of railway crossing was 46.2% and is roughly on the same level as in the previous year.

In 2018, like in the previous year, the increase of effectiveness of supervision activities conducted by the Polish NSA was noticeable as the number supervision activities reached 4565 and the number of non-compliances fell by 11%. However, it is still possible to achieve a higher level of safety culture as a consequence of an increase in efficiency and adoption of a system approach to various supervision activities, as well as by an active exchange of information and continuous improvement of Safety and Maintenance Management Systems.

It should be noted that in 2018 we could also observe a further advancement in the safety culture. Initiated by the President of UTK the 'Declaration of the Safety Culture in Rail Transport' was gaining industry-wide support and the number of signatories reached 200 entities, operating in or connected to the railway sector. The implementation of the safety culture project resulted in change of attitude among of railway companies and their greater willingness to report incidents and potentially dangerous occurrences. The 'just culture' principles applied in rail companies' activities and a positive change in the relations between companies and the Polish NSA result in trust and transparency in exchange of information on factors affecting safety. The process of advancing of the safety culture contributes directly to better recognition of threats to safety of rail transport and early identification of its causes.

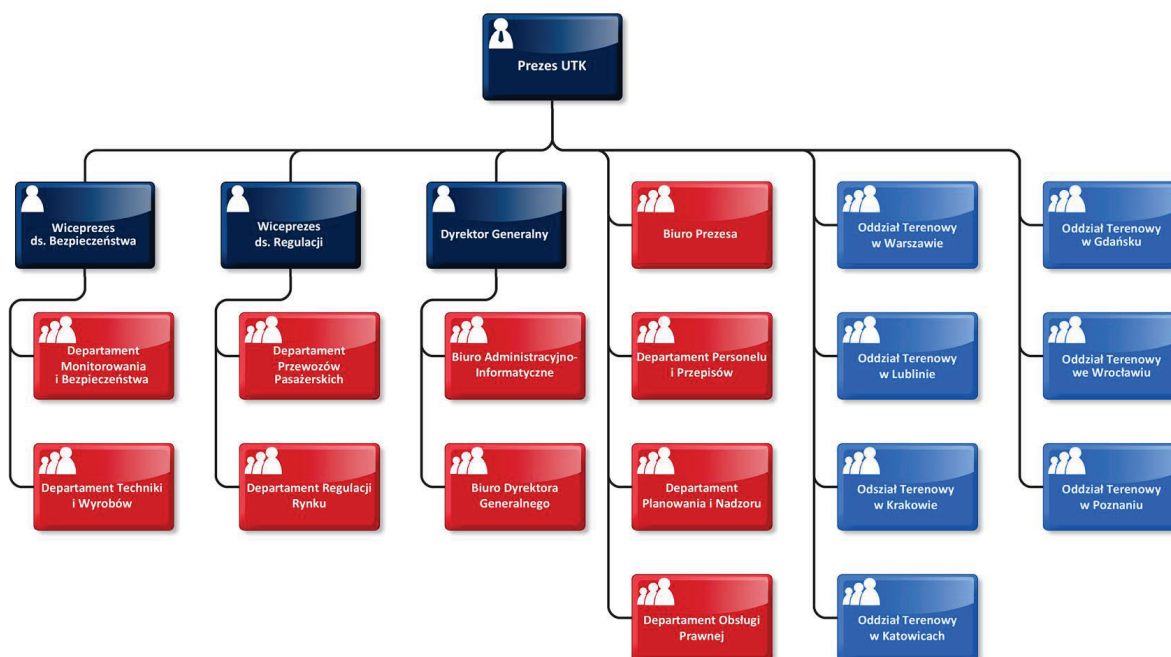
Having in mind the need to constantly improve the safety of rail transport, the Polish NSA continued to actively engage also on educational plane, organizing various campaigns as 'Railway ABC', 'Passenger's Day' or 'Fridays at UTK'. In the coming years, the Polish NSA plans to focus on improvement of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

3. Krajowa strategia, programy i inicjatywy w zakresie bezpieczeństwa

3.1. Zmiany organizacyjne

7 listopada 2017 r. Prezes Rady Ministrów zatwierdził nowy Statut Urzędu, do którego została dostosowana wewnętrzna organizacja Urzędu Transportu Kolejowego (dalej: UTK lub Urząd). Nowy Regulamin Organizacyjny Urzędu Transportu Kolejowego, zatwierdzony przez Prezesa UTK obowiązuje od stycznia 2018 r. Obecna struktura organizacyjna UTK została przedstawiona poniżej.

Rys. 2 Struktura organizacyjna UTK



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

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

Problematyka bezpieczeństwa sektora kolejowego ujęta jest w dwóch aspektach:

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

W zakresie obejmującym bezpieczeństwo ruchu kolejowego działania ujęte w planie dotyczą przede wszystkim stopniowego wdrażania nowoczesnych systemów sterowania ruchem kolejowym na krajowej

sieci kolejowej, takich jak Europejski System Zarządzania Ruchem Kolejowym (ERTMS). Dokument podkreśla również wagę procesów inwestycyjnych i rewitalizacyjnych, w szczególności w odniesieniu do infrastruktury kolejowej, oraz wskazuje na konieczność zapewnienia odpowiedniego poziomu środków finansowych przeznaczanych na właściwe utrzymanie infrastruktury kolejowej.

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

3.3. Krajowy Program Kolejowy do 2023 r.

15 września 2015 r. Rada Ministrów uchwaliła *Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku* (dalej: KPK), który jest kontynuacją zakończonego 31 grudnia 2015 r. *Wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych do roku 2015*. Głównym celem tego dokumentu jest wzrost znaczenia transportu kolejowego, będącego elementem zintegrowanego systemu transportowego kraju. Cel ma zostać osiągnięty poprzez stworzenie spójnej i nowoczesnej sieci linii kolejowych. Cel główny uzupełniają cele szczegółowe, które obejmują: wzmocnienie efektywności transportu kolejowego, zwiększenie bezpieczeństwa funkcjonowania transportu kolejowego oraz poprawę jakości w przewozach pasażerskich i towarowych.

Zakres rzeczowy poszczególnych projektów inwestycyjnych, prowadzonych przez narodowego zarządcę infrastruktury – PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (dalej: PKP PLK S.A.), obejmuje zwykle kompleksową wymianę nawierzchni kolejowej, urządzeń sterowania ruchem kolejowym i elektroenergetyki (trakcyjnej i nietrakcyjnej), a także modernizację przejazdów kolejowo-drogowych oraz ich likwidację i zastępowanie skrzyżowaniami dwupoziomowymi. Wymiana starych, wyeksploatowanych i zdegradowanych elementów infrastruktury kolejowej oraz urządzeń technicznych na elementy i urządzenia nowe, wykonane z zastosowaniem nowoczesnych technologii, pozwala na znaczącą poprawę parametrów eksploatacyjnych linii kolejowych (głównie maksymalnych dopuszczalnych prędkości) przy co najmniej zachowaniu, a zazwyczaj podniesieniu poziomu bezpieczeństwa.

W związku z prowadzonymi inwestycjami na sieci kolejowej zarządzanej przez PKP PLK S.A., w 2018 roku wydatkowano kwotę ok 10 mld zł. Zmodernizowanych lub zrewitalizowanych zostało m.in. 1 268 km torów, 936 rozjazdów i 380 przejazdów kolejowo-drogowych, a także wybudowano, zmodernizowano lub zrewitalizowano 780 obiektów inżynierskich, w tym 53 skrzyżowania dwupoziome.

3.4. Krajowy Plan Wdrażania Technicznej Specyfikacji Interoperacyjności „Sterowanie”

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

W 2023 r. planowane jest uruchomienie w Polsce na szeroką skalę systemu GSM-R. Po tej dacie nastąpi zakończenie eksploatacji dotychczasowego systemu łączności analogowej opartego na radiu w paśmie 150 MHz. Przewoźnicy (zarówno polscy, jak i zagraniczni) będą zatem zobowiązani do wyposażenia swoich pojazdów w radiotelefony GSM-R w celu zapewnienia dostępu do polskiej sieci kolejowej. Na chwilę obecną nie określa się jednak konkretnej daty wyłączenia dotychczasowego systemu radia analogowego – będzie to bowiem przedmiotem kolejnych aktualizacji planu.

Zakłada się, że istniejące pojazdy transgraniczne w pełni skorzystają z eksploatacji przy wyposażeniu wyłącznie w pokładowy ETCS w korytarzach towarowych w Polsce nie wcześniej niż w 2030 r.

System ETCS na niektórych odcinkach korytarzy może być dostępny już wcześniej, niemniej jednak całościowe wdrożenie ETCS w ramach bazowej sieci TEN-T jest zaplanowane na okres do 2030 r. Z tego też względu na chwilę obecną nie przewiduje się likwidacji systemu klasy B, tj. Samoczynnego Hamowania Pociągu (SHP) na liniach kolejowych Polski.

Rolę koordynatora we wdrażaniu systemu GSM-R pełni UTK. Z inicjatywy Prezesa UTK w Ministerstwie Infrastruktury (dalej: MI) powołano w 2018 r. grupę roboczą, której zadaniem było opracowanie zasad przejścia z prowadzenia ruchu w oparciu o system analogowy na system cyfrowy. Urząd niejednokrotnie był gospodarzem forum dyskusyjnego z udziałem zarządcy infrastruktury, przewoźników kolejowych, użytkowników bocznic, jednostek notyfikowanych czy instytucji rządowych. W trakcie tych spotkań dyskutowane były kluczowe założenia procesu migracji do GSM-R. Urząd powyższe działania łączył z postulatami zapewnienia odpowiedniego finansowania na wyposażenie w ERTMS dla przewoźników kolejowych. W połowie 2018 r. Urząd prowadził ankietę z zakresu wyposażenia pojazdów w urządzenia GSM-R oraz urządzenia ETCS. Jej wyniki przyczyniły się do sformułowania części postulatów planu wdrożenia GSM-R – przyjętego w postaci Suplementu do Krajowego planu wdrażania technicznej specyfikacji interoperacyjności „Sterowanie”. Nadzór nad rozwiązaniami w obszarze GSM-R ma doniosłe znaczenie dla bezpieczeństwa przyszłego systemu, organizacji ruchu w ramach systemu i użytkowników systemu.

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

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

Narodowy zarządca infrastruktury podejmuje corocznie szereg działań na rzecz ochrony infrastruktury kolejowej. Do działań podjętych w ubiegłym roku należały (informacje na podstawie Roczego raportu w sprawie bezpieczeństwa PKP PLK S.A. za 2018 r.):

- monitorowanie miejsc, w których najczęściej dochodzi do kradzieży i dewastacji infrastruktury, prowadzone przez funkcjonariuszy SOK, Policji i pracowników PKP PLK S.A.,
- kierowanie na zagrożone szlaki wzmoczonych sił funkcjonariuszy SOK, w tym również prowadzenie działań w ubraniach cywilnych,
- prowadzenie regionalnych i ogólnopolskich wzmoczonych działań na najbardziej zagrożonych szlakach kolejowych pod kryptonimem: „INFRASTRUKTURA”,
- wykorzystanie samochodów specjalnych (Mobilnych Centr Monitoringu – 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,
- 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, iż poszkodowany zakład ma możliwość sporządzenia doniesienia karnego oraz dochodzenia na drodze prawnej odszkodowań za poniesione straty,
- wspólne obchody linii kolejowych z pracownikami spółki PKP PLK S.A. (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 w celu zapewnienia bezpieczeństwa i nadzoru nad urządzeniami sterowania ruchem kolejowym,
- działania prowadzone pod kryptonimem „Bezpieczne Tory”, mające na celu dokonywanie kontroli osób poruszających się po obszarze kolejowym, które wykonują prace,
- wykorzystanie sprzętu technicznego w postaci fotopułapek, noktowizorów, termowizorów oraz gogli noktowizyjnych podczas prowadzonych działań na najbardziej zagrożonych odcinkach linii kolejowych oraz w miejscach gdzie dokonywane są kradzieże infrastruktury.

3.6. Zgłaszanie nieprawidłowości w zakresie bezpieczeństwa ruchu kolejowego

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

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

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

W 2018 r. za pośrednictwem wszystkich kanałów kontaktowych do Prezesa UTK wpłynęło 430 zgłoszeń - o 51 mniej niż w 2017 r.

3.7. „Kampania Kolejowe ABC”

„Kampania Kolejowe ABC” to ogólnopolski projekt informacyjno-edukacyjny z zakresu bezpieczeństwa na terenach kolejowych realizowany przez UTK. Celem Kampanii jest propagowanie zasad bezpieczeństwa oraz wartości i wzorców związanych z odpowiedzialnym zachowaniem się podczas korzystania z usług transportu kolejowego, poruszania się na obszarach stacji, przystanków i przejazdów kolejowych. Głównymi odbiorcami „Kampanii Kolejowe ABC” są dzieci w wieku przedszkolnym i szkolnym ze szkół podstawowych (klasy I-VI). Pośredni odbiorcy projektu to nauczyciele, wychowawcy

oraz opiekunowie dzieci – mają oni nieoceniony wpływ na kształtowanie konkretnych nawyków, zachowań i postaw wśród swoich podopiecznych.

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

Rok 2018 był czasem intensywnych prac nad przeprowadzaniem postępowań w ramach projektu oraz realizacją poszczególnych działań. Zostały opracowane, wykonane i dostarczone interaktywne pomoce dydaktyczne (aplikacje do prowadzenia zajęć, gra symulacyjna i aplikacja mobilna), książki edukacyjne oraz materiały edukacyjno-promocyjne. Została też przygotowana kampania medialna, której realizację UTK rozpoczął w listopadzie 2018 r.

W 2018 r. pracownicy Urzędu prowadzili zajęcia edukacyjnie dla dzieci z zakresu bezpieczeństwa na terenach kolejowych. Odwiedzili ponad 100 placówek edukacyjnych, spotykając się z ok. 3000 dzieci. Cykl zajęć w ramach projektu rozpoczął się w kwietniu 2018 r. Każda grupa dzieci, która wzięła udział w zajęciach, otrzymała plakat przypominający o bezpieczeństwie na terenach kolejowych, książki oraz odblaskowe materiały edukacyjne.

Medialna odsłona „Kampanii Kolejowe ABC” wystartowała w listopadzie 2018 r. Bezpieczeństwo na obszarach kolejowych jest tematem spotów edukacyjnych emitowanych w stacjach telewizyjnych, kinach, na portalach internetowych oraz w pociągach i w pobliżu dworców kolejowych. W listopadzie 2018 r. rozpoczęła się emisja pierwszego spotu reklamowego z udziałem bohatera akcji, nosorożca Rogatka, który pokazuje dzieciom, jak zachować się w pobliżu przejazdów kolejowych. Odbędzie się także konferencja inauguracyjna nowej, medialnej odsłony „Kampanii Kolejowe ABC”.

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

3.8. „Piątki z UTK” i „Dzień Otwarty”

Każda osoba zainteresowana zagadnieniami transportu kolejowego oraz funkcjonowaniem UTK może wziąć udział w cyklicznie organizowanych spotkaniach w ramach akcji „Piątki z UTK”. Taka formuła funkcjonuje już od grudnia 2015 r. W co drugi piątek każdego miesiąca, podczas zorganizowanych spotkań pracownicy UTK, zarówno z centrali, jak i z poszczególnych oddziałów terenowych, są gotowi odpowiedzieć na pytania dotyczące bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Jest to doskonała okazja do rozwiania wszelkich wątpliwości zarówno natury merytorycznej jak i formalnoprawnej.

Podczas spotkań często podnoszone są zagadnienia dotyczące m.in. interpretacji przepisów prawa, nieprawidłowości wykazanych podczas kontroli czy zasad nadzoru nad pracą komisji kolejowych. Istotnymi kwestiami omawianymi na spotkaniach są również zagadnienia dotyczące np. systemów zarządzania bezpieczeństwem w przedsiębiorstwach kolejowych czy roli pełnomocnika ds. przewozu towarów niebezpiecznych. Wśród omawianych zagadnień znalazły się także kwestie zasad wprowadzania wyrobów kolejowych na rynek, utrzymania pojazdów czy licencji maszynisty.

W 2018 r. zorganizowany również został w UTK Dzień Otwarty. Ponad 30 osób skorzystało z okazji do rozmowy z kierownictwem urzędu oraz dyrektorami i ekspertami wszystkich departamentów merytorycznych. Najwięcej zagadnień dotyczyło spraw weryfikacji wyrobów kolejowych, zgodności z TSI czy autoryzacji i notyfikacji jednostek oceniających zgodność wyrobów. Omawiana także problemy związane ze szkoleniem i pracą maszynistów. Gośćmi urzędu byli przedstawiciele niemal wszystkich grup przedsiębiorców kolejowych – od największych przewoźników pasażerskich i towarowych do producentów wyrobów dla kolejnictwa. Nie zabrakło również przedstawicieli ośrodków szkoleniowych, organizacji reprezentujących środowiska transportu szynowego oraz uczelni.

3.9. Promowanie praw pasażerów

Popularyzacja zasad bezpieczeństwa w transporcie kolejowym oraz podnoszenie świadomości pasażerów kolei w zakresie przysługujących im praw zajmuje ważne miejsce w działalności UTK. W 2018 r. Urząd kontynuował działania edukacyjno-informacyjne oraz promocyjne skierowane do pasażerów w każdym wieku.

Jednym z obszarów działań UTK w tym zakresie jest prowadzenie strony www.pasazer.info.pl oraz profilu „Kolej.Edukacja.Informacja” na portalu Facebook. Zamieszczane są tam praktyczne informacje dotyczące podróży koleją oraz praw pasażerów w transporcie kolejowym. Za pośrednictwem tych stron pasażerowie mogą także dowiedzieć się o działaniach realizowanych przez UTK oraz otrzymać wsparcie związane z poprawnym złożeniem skargi i reklamacji czy skutecznym dochodzeniem swoich praw.

Urząd promuje prawa pasażerów również wśród osób z niepełnosprawnościami. W 2018 r. na potrzeby osób głuchych i niedosłyszących powstało wiele filmów w Polskim Języku Migowym, które udostępnione zostały na stronie internetowej Urzędu w zakładce „Informacje w PJM” oraz na profilu „Kolej.Edukacja.Informacja” na portalu Facebook. W filmach poruszone zostały kwestie dotyczące składania skarg i otrzymania rekompensaty, rozkładu jazdy czy *savoir-vivre'u* wobec osób z niepełnosprawnością.

Jak co roku, UTK wydał praktyczny poradnik wakacyjny, który został zamieszczony na stronie internetowej. Tym razem poradnik ukazał się w wersji multimedialnej. Zawarto w nim najważniejsze informacje dotyczące planowania podróży pociągiem, bezpieczeństwa na pokładzie pociągu oraz na terenie stacji kolejowych, podróży z małymi dziećmi, zwierzętami i bagażem, czy kwestie związane z możliwościami zakupu biletów kolejowych.

W 2018 r. dokonano także przeglądu ofert pasażerskich przewoźników kolejowych przeznaczonych dla osób w wieku powyżej 60 lat. Takie osoby stanowią obecnie ponad 20% mieszkańców Polski. Każda z nich może skorzystać nie tylko z ulg ustawowych, ale także ze specjalnych ofert zniżkowych przygotowanych przez spółki kolejowe. Czytelne zestawienie ułatwiające korzystanie z niejednorodnych ofert różnych przewoźników zostało udostępnione Federacji Uniwersytetów Trzeciego Wieku z prośbą o dalsze rozpowszechnienie informatora wśród seniorów, a także umieszczone na stronie internetowej UTK.

Ponadto pracownicy UTK bezpośrednio spotykali się z podróżnymi, by promować prawa pasażerów kolei. Do takich inicjatyw należały np. organizacja Dnia Pasażera na Dworcu Centralnym w Warszawie podczas Dnia Transportu czy udział w Moto Safety Day w Gdyni. Podczas tego typu wydarzeń każdy zainteresowany pasażer miał okazję osobiście porozmawiać z pracownikami UTK. Odwiedzający nasze stoisko mogli również wziąć udział w konkursach kolejowych i zweryfikować swoją wiedzę na temat bezpieczeństwa na obszarach kolejowych.

3.10. Działalność na rzecz osób z niepełnosprawnością

Zgodnie z obowiązującymi przepisami ustawy o transporcie kolejowym Prezes UTK jest organem właściwym w sprawach nadzoru nad przestrzeganiem praw pasażerów w transporcie kolejowym. Prezes UTK sprawuje nadzór nad przestrzeganiem praw wszystkich pasażerów, a więc również osób z niepełnosprawnością, posiadających szczególnego rodzaju potrzeby.

Nadzór Prezesa UTK realizowany jest wobec podmiotów uczestniczących w procesie przewozowym, a więc zarówno w stosunku do zarządcy stacji pasażerskiej, jak również do przewoźnika kolejowego, odpowiedzialnego za zapewnienie odpowiednich (gwarantujących przede wszystkim bezpieczeństwo, higienę, ale również komfort) warunków podróży w pociągu.

Do Prezesa UTK w 2018 r. wpłynęły 53 skargi dotyczące nieprawidłowości związanych z obsługą osób z niepełnosprawnościami (dla porównania w roku 2017 było ich 66, a w roku 2016 - 73). W następstwie otrzymanych skarg, Prezes UTK występował do właściwych podmiotów, wzywając do przedstawienia

szczegółowych wyjaśnień w sprawie oraz monitorował dalszy przebieg postępowania przewoźnika, w szczególności analizując odpowiedź końcową przekazywaną pasażerowi.

Wskazując na działania realizowane przez Prezesa UTK w obszarze praw osób z niepełnosprawnościami, należy zwrócić uwagę na aktywność w zakresie opiniowania projektów krajowych oraz międzynarodowych aktów prawnych z ww. obszaru. Prezes UTK przekazywał do właściwych organów krajowych swoje stanowisko oraz uwagi do projektu zmian rozporządzenia 1371/2007. Dodatkowo należy wskazać na udział Prezesa UTK w przekazywaniu uwag dotyczących projektu Europejskiego Aktu o Dostępności.

Prezes UTK zaangażowany jest również w krajowe zmiany prawne, mające na celu poprawę sytuacji osób z niepełnosprawnością. Sztandarowym tego przykładem był udział UTK w uzgodnieniach międzyresortowych projektu ustawy o dostępności, w ramach których zgłoszono szereg propozycji zmian legislacyjnych, uwzględniających potrzeby osób z niepełnosprawnością.

W listopadzie 2018 r. UTK, jako jeden z pierwszych urzędów centralnych, dołączył do grona sygnatariuszy „Partnerstwa na rzecz dostępności” w ramach rządowego programu „Dostępność Plus”. Finalnie Urząd znalazł się w gronie ponad 100 podmiotów, które deklarują m.in. podejmowanie konkretnych działań na rzecz poprawy dostępności przestrzeni publicznej do potrzeb osób z niepełnosprawnością i o ograniczonej możliwości poruszania się.

W 2018 r. Prezes UTK objął swoim patronatem organizowany przez Ministerstwo Inwestycji i Rozwoju (MIIR) hackathon programistyczny, którego celem było stworzenie dostępnych cyfrowo prototypów aplikacji i serwisów internetowych ułatwiających funkcjonowanie w przestrzeni publicznej osób z niepełnosprawnościami oraz o ograniczonej mobilności. W ramach tego przedsięwzięcia Prezes UTK zachęcił podmioty kolejowe do udzielenia młodym programistom wsparcia w zakresie przekazania różnego rodzaju otwartych danych z zakresu ich działalności, np. rozkładu jazdy pociągów, obiegów taboru dostosowanego do potrzeb osób o ograniczonej mobilności, etc.

W 2018 r. UTK wspólnie z Centrum Projektowania Uniwersalnego przygotował „Audyt Dostępności Dworca Kolejowego w Nasielsku”. Ocenie poddano pierwszy, nowo wybudowany innowacyjny dworzec systemowy. Przygotowanie audytu dostępności nowo budowanych lub modernizowanych dworców było zaleceniem działającej przy Prezesie UTK Rady Ekspertów do spraw osób o ograniczonej możliwości poruszania się, której celem funkcjonowania jest poprawa dostępności transportu kolejowego.

W ramach inicjatyw Prezesa UTK, zmierzających do dostosowania taboru kolejowego i stacji pasażerskich do potrzeb osób z niepełnosprawnościami oraz osób o ograniczonej możliwości poruszania się, w 2018 r. swoją działalność kontynuował Zespół zadaniowy ds. osób o ograniczonej możliwości poruszania się. Jednym z działań Zespołu było uproszczenie kanałów komunikacji, za pośrednictwem których możliwe jest zgłoszenie potrzeby pomocy osobie z niepełnosprawnością podczas podróży kolejną.

W 2018 r. Prezes UTK wziął udział w organizowanych przez MI konsultacjach dotyczących wypracowania mierników jakości usług przewozowych w ramach prac nad nową umową ramową o świadczenie usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich i międzynarodowych kolejowych przewozów pasażerskich (PSC). Organ podkreślił, że istotne jest położenie w niej nacisku na należytą obsługę osób z niepełnosprawnościami oraz o ograniczonej możliwości poruszania się.

Z uwagi na stale rosnącą popularność internetowych kanałów sprzedaży biletów oraz publikacji na stronach internetowych, m.in. rozkładów jazdy pociągów, od kilku lat UTK wraz z Fundacją Widzialni przeprowadza badanie dostępności stron internetowych polskich przewoźników kolejowych. Kluczowe elementy podlegające sprawdzeniu to m.in. kontrast serwisu, poprawność linków, formularzy wyszukiwania połączeń, opis elementów graficznych, poprawność HTML, poprawność CSS. Co ważne, we wszystkich przeprowadzanych podczas badania testach, biorą udział osoby o różnym stopniu dysfunkcji wzroku oraz osoba głucha.

Innym przykładem działalności Prezesa UTK w zakresie dostępności są organizowane w UTK szkolenia, których celem jest edukowanie oraz podnoszenie poziomu wiedzy na temat obowiązujących przepisów prawa, sytuacji oraz szczególnych potrzeb osób z niepełnosprawnościami. W marcu 2018 r., w ramach Akademii UTK, zorganizowane zostały warsztaty „Efektywna komunikacja z pasażerami oraz ich obsługa”, natomiast w maju 2018 r. odbyło się szkolenie „Obsługa osób z niepełnosprawnością”.

3.11. Akademia UTK

Rola Prezesa UTK jako organu będącego krajową władzą bezpieczeństwa nie może ograniczać się jedynie do wprowadzania sankcji. Bardziej skuteczne dla poprawy bezpieczeństwa są działania prewencyjne podejmowane przez UTK, w tym działania związane z podnoszeniem kompetencji osób mających bezpośredni wpływ na poprawę bezpieczeństwa. Osoby te to zarówno uczestnicy szeroko rozumianego rynku kolejowego jak i inspektorzy UTK prowadzący kontrole w podmiotach kolejowych, a także pozostali pracownicy UTK prowadzący postępowania administracyjne. Podnoszenie kwalifikacji w tej formie stanowi istotny element budowania wyższego poziomu bezpieczeństwa w transporcie kolejowym.

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

W 2018 r. przeprowadzono w ramach Akademii UTK 13 szkoleń, w których łącznie uczestniczyło 520 pracowników podmiotów działających na rynku kolejowym. Główne tematy zrealizowane w ramach tego bloku to:

- szkolenie z tworzenia regulaminu pracy boczniczy kolejowej;
- efektywna komunikacja z pasażerami oraz ich obsługa;
- budowlę, urządzenia - praktyczne aspekty stosowania wymagań rozporządzenia w sprawie świadectw dopuszczenia typu;
- obsługa pasażerów z niepełnosprawnością;
- zarządzanie ryzykiem na podstawie rozporządzenia 402/2013 w praktyce – warsztaty;
- nadzór Prezesa UTK nad komisjami kolejowymi;
- poprawa bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych;
- zarządzanie ryzykiem na podstawie rozporządzenia 402/2013 w praktyce - warsztaty (II edycja);
- proces inwestycyjny – wymagania w zakresie interoperacyjności systemu kolei;
- warsztaty z postępowania administracyjnego;
- prawo transportu kolejowego na poziomie UE;
- zasady składania tzw. wniosków o przyznanie otwartego dostępu;
- warsztaty dla komisji kolejowych.

W 2018 r., w ramach bloku UTK dla UTK, zorganizowano 55 szkoleń, w których uczestniczyło łącznie 673 osób. Pracownicy UTK brali udział w szkoleniach związanych z poszerzaniem wiedzy technicznej (interoperacyjność systemu kolei, transport intermodalny, zarys kolejnictwa), związanych z podnoszeniem kompetencji miękkich (np. skuteczna komunikacja w zespole, efektywna obsługa klienta) oraz umiejętności związanych z obsługą programów komputerowych.

Od początku realizacji projektu do końca 2018 r. zrealizowano 148 szkoleń, w których uczestniczyły łącznie 2 838 osoby.

3.12. Lista Prezesa UTK

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

Aktualizacja wymagań technicznych odpowiadająca tendencjom rynkowym jest zadaniem kluczowym w kontekście bezpieczeństwa transportu kolejowego. Gwarantuje, że wyroby i pojazdy kolejowe wprowadzane na rynek będą zapewniały poziom bezpieczeństwa ściśle określony w najnowszych wydaniach dokumentów normalizacyjnych. W miarę postępu technicznego zmieniają się zarówno normy, jak i przepisy europejskie stanowiące punkt odniesienia dla określenia wymagań w Liście Prezesa UTK. W efekcie, w celu utrzymania pożądanego poziomu bezpieczeństwa systemu kolejowego i zachowania spójności wymagań, niezbędna jest okresowa aktualizacja Listy Prezesa UTK. Obecnie obowiązująca wersja tego dokumentu została opublikowana 27 stycznia 2017 r.

W 2018 r. rozpoczęły się prace nad zmianą Listy Prezesa UTK. Konieczność wprowadzenia zmian do Listy podyktowana jest przede wszystkim pracami związanymi z wdrożeniem filaru technicznego IV pakietu kolejowego. Na zaawansowanym etapie w 2018 r. były także zmiany w poszczególnych technicznych specyfikacjach interoperacyjności związane z wdrażaniem IV pakietu kolejowego.

Wraz ze zmianami TSI, niezbędne jest także aktualizowanie krajowych przepisów technicznych w celu zapewnienia spójności wymagań i odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa wyrobów kolejowych. W ramach prac związanych z aktualizacją Listy Prezesa UTK, w 2018 r. przeprowadzone zostały konsultacje rynkowe w celu zebrania postulatów branży. W ich wyniku do Urzędu wpłynęło 155 uwag nadesłanych od 16 przedsiębiorców kolejowych, przedstawicieli stowarzyszeń i jednostek notyfikowanych. Zaangażowanie podmiotów rynku kolejowego w aktualizację wymagań pozwoli wypracować ich spójny i kompletny zestaw.

Docelowo, w ramach aktualizacji Listy Prezesa UTK, zostaną podjęte następujące działania mające wpływ na bezpieczeństwo systemu kolei:

- określenie zmiennych narodowych ETCS i nazewnictwa trybów pracy systemu. Niektóre z funkcji systemu ETCS są uzależnione od lokalnych (narodowych) przepisów prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji. Mimo daleko posuniętej standaryzacji funkcjonalnej systemu ETCS, w celu zapewnienia jego bezpiecznego funkcjonowania i interoperacyjności kolei, konieczne jest określenie wartości zmiennych narodowych. Niezbędna jest także harmonizacja polskiego nazewnictwa trybów pracy ETCS w celu uniknięcia rozbieżności i ułatwienia pracy maszynistom;
- przegląd przepisów w obszarze podsystemów strukturalnych. Jasne i spójne wymagania pozwolą na skuteczną weryfikację spełnienia wymagań bezpieczeństwa przez te podsystemy;
- wprowadzenie odrębnego zestawu wymagań dostosowanego do specyfiki pojazdów dwudrogowych. Precyzyjne wymagania w tym obszarze przyczynią się zarówno do zapewnienia odpowiedniej zgodności technicznej, jak również bezpiecznej eksploatacji pojazdów dwudrogowych.

3.13. Kolejowe e-Bezpieczeństwo

W ramach swoich zadań ustawowych Prezes UTK dba o bezpieczne i konkurencyjne warunki świadczenia usług transportu kolejowego. Jednym z podstawowych środków realizacji tego celu jest analiza danych

pozyskiwanych od podmiotów rynku kolejowego, ich przetwarzanie oraz szybka i skuteczna reakcja na uzyskane wnioski.

W celu realizacji procesu monitorowania rynku kolejowego, zarówno pod kątem bezpieczeństwa jak i regulacji, w UTK opracowany został system informatyczny pn. „Kolejowe e-Bezpieczeństwo”. System ten, zgodnie z założeniami, ma za zadanie wspierać monitorowanie stanu bezpieczeństwa kolejowego w Polsce oraz umożliwić precyzyjne zaplanowanie działań nadzorczych oraz działań proaktywnych ukierunkowanych na podniesienie poziomu bezpieczeństwa. Kolejowe e-Bezpieczeństwo stanowi centralną bazę danych gromadzonych przez Prezesa UTK, nadsyłanych głównie przez podmioty rynku kolejowego oraz inne organy. Zunifikowanie zakresu i formy przekazywanych danych, a także zapewnienie sprawnie działającej aplikacji do ich przetwarzania pozwoli na pozyskanie danych przy możliwie najmniejszej pracochłonności i obciążeniu administracyjnym. Szczególnie istotną z punktu widzenia bezpieczeństwa transportu funkcjonalnością systemu jest moduł pozwalający na obsługę zdarzeń przez komisje kolejowe. Moduł ten umożliwia wprowadzenie informacji o zdarzeniu w szerokim zakresie, pozwalając na prowadzenie szczegółowych analiz przez Prezesa UTK. Interfejs modułu docelowo zostanie udostępniony Rynkowi, gdzie komisje kolejowe będą mogły zawiadomić Prezesa o zdarzeniu, jak również sporządzić Protokół Ustaleń Końcowych. Pozwoli to na skrócenie czasu przekazania istotnych informacji o zdarzeniu, jak również zmniejszyć obciążenia administracyjne spoczywające na komisjach związane z informowaniem Prezesa UTK.

System ponadto umożliwi szybką analizę zebranych danych, wyciąganie wniosków i określanie działań zmierzających w stronę likwidacji zagrożeń w transporcie kolejowym i wzmacnianie szans rozwojowych stojących przed sektorem.

System został zaprojektowany i zaimplementowany z końcem 2018 r. Z uwagi na zakres informacji, jakie podlegają przetwarzaniu przez system, wyzwaniem na rok 2019 będzie migracja historycznych baz danych z zakresu bezpieczeństwa i regulacji oraz ich walidacja w systemie.

3.14. Inwestycje kolejowe z punktu widzenia bezpieczeństwa systemu kolejowego

W 2018 r. utrzymuje się dynamika prowadzonych inwestycji w obszarze polskiej infrastruktury kolejowej, w tym realizacji Krajowego Programu Kolejowego.

Standardem w 2018 r. stała się realizacja inwestycji z uwzględnieniem wymagań zasadniczych i procedur oceny zgodności z udziałem niezależnych jednostek notyfikowanych, co niewątpliwie przekłada się również na poprawę bezpieczeństwa systemu kolejowego. W 2018 r. liczba wpływających zgłoszeń weryfikacji WE utrzymała się na zbliżonym poziomie z 2017 r. (188 w 2017 r., 174 w 2018 r.), a także realizacji inwestycji w oparciu o TSI, które pozwalają zapewnić odpowiedni poziom bezpieczeństwa. Na 174 zgłoszenia weryfikacji WE w 2018 r., aż w 168 przypadkach wykonawcy inwestycji zadeklarowali prowadzenie procesów modernizacji i odnowień podsystemów instalacji stałych w oparciu o TSI. W pozostałych przypadkach potwierdzenie wymagań bezpieczeństwa odniesiono do przepisów krajowych i stosowania Listy Prezesa UTK z 2017 r.

Prezes UTK nadal identyfikuje jednak powtarzające się wyzwania stojące przed wykonawcami modernizacji i zarządcą infrastruktury związane z interoperacyjnością systemu kolei. Nadal występują przypadki późnego zatrudniania jednostek notyfikowanych i prowadzenia weryfikacji WE, poszczególne inwestycje nie są również ze sobą skoordynowane w zakresie stosowanych rozwiązań technicznych, co przejawia się np. brakiem zachowania spójności przy ustalaniu wysokości peronów na ciągach linii kolejowych.

Najwięcej problemów pojawia się w obszarze podsystemu sterowanie – urządzenia przytorowe. Dobrym przykładem w tym zakresie jest proces wyposażania polskiej sieci kolejowej w system ETCS. W 2018 r.

długość linii kolejowych wyposażonych w ten system wyniosła 458 km². Kolejna część odcinków, jak np. E-30 na odcinku Legnica – Wrocław – Opole, uzyskała w 2018 r. zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji systemu ERTMS/ETCS poziomu 2. Mimo że liczba linii kolejowych wyposażonych w ETCS rośnie, nadal potrzebne jest zdobywanie doświadczenia we wdrażaniu tego systemu. Kolejne inwestycje powodują, że pojawiają się nowe wyzwania. Zarządca infrastruktury boryka się z problemami optymalizacji systemu ETCS, związanymi z przedwczesnym hamowaniem pojazdów przed miejscem zmiany prędkości na niższą czy przyhamowaniami pociągów jadących pod nadzorem ETCS przed przejazdami kolejowo-drogowymi wyposażonymi w tarcze ostrzegawcze przejazdowe. Eliminacja tych zagadnień wymaga szczegółowych analiz, działań organizacyjnych (zmian w instrukcjach), a niekiedy zmian w samym systemie ETCS. Z drugiej strony, dzięki koordynacji działań, współpracy producentów, a także roli UTK, niwelowane jest ryzyko występowania podobnych zagadnień na kolejnych inwestycjach.

Wyzwania w obszarze systemów sterowania nie dotyczą wyłącznie ETCS. Bolączką zarządcy infrastruktury jest również zapewnienie bezpiecznej integracji systemów pochodzących od różnych producentów. Brak standaryzacji w tym obszarze prowadzi do konieczności budowania dedykowanych interfejsów, co jest czasochłonne i wymaga zapewnienia współpracy ze strony producentów poszczególnych urządzeń. Odpowiedzią na te wyzwania mógłby być projekt EuLynx, dotyczący harmonizacji interfejsów w urządzeniach sterowania ruchem, w którym uczestniczy 12 zarządców infrastruktury z Europy. Na chwilę obecną w działaniach tych nie uczestniczy jednak największy polski zarządca infrastruktury.

Analizując tematykę inwestycji w systemy sterowania, warto odnieść się także do planów związanych z wdrożeniem na polskiej sieci systemu GSM-R. W marcu 2018 r. PKP PLK podpisała umowę na realizację sieciowego wdrożenia cyfrowego standardu łączności GSM-R. Ten interoperacyjny standard pozwala na transmisję danych na potrzeby ETCS poziomu 2. Cyfrowy system GSM-R zapewnia znacznie lepszą jakość połączenia, co ma zasadnicze znaczenie dla bezpieczeństwa. Brak zakłóceń pozwala na szybkie i jednoznaczne zrozumienie ostrzeżenia lub polecenia, co może być kluczowe dla uniknięcia wypadku. GSM-R, w przeciwieństwie do dotychczasowej łączności analogowej, nie ma charakteru rozgłoszeniowego. Oznacza to, że maszynista nie słyszy komunikacji między innymi maszynistami a dyżurnym, która może zaburzać koncentrację. Do prowadzącego pociąg dotrze jedynie ta informacja, która jest dla niego przeznaczona. Istotne jest także to, że GSM-R jest zabezpieczony przed ingerencją osób niepowołanych. Zalety systemu GSM-R można odnieść do przyczyn wypadków kolejowych z 2018 r. Zmiana systemu analogowego na cyfrowy oznacza zmianę w codziennej pracy tysięcy maszynistów, dyżurnych ruchu i innych pracowników kolejowych oraz szeroką aktualizację zasad prowadzenia ruchu. Wdrożenie systemu GSM-R ma kluczowe znaczenie z punktu widzenia bezpieczeństwa.

3.15. Dopuszczenie do eksploatacji pojazdów kolejowych

W 2018 r. ukazało się kilka istotnych stanowisk Prezesa UTK. Pierwsze z nich dotyczyło oceny zgodności podsystemów strukturalnych. Główne postulaty stanowiska to uporządkowanie podejścia do wydawania certyfikatów weryfikacji WE, pośrednich certyfikatów weryfikacji WE, a także zachowanie spójności dokumentacji wydawanej przez jednostki notyfikowane. W stanowisku podkreślono również znaczenie obowiązku weryfikacji WE podsystemów na poszczególnych etapach procesu inwestycyjnego. Prezes UTK zwrócił również uwagę, że niezachowanie procedur oceny zgodności podsystemów, w tym także dotyczących pojedynczych wyrobów kolejowych, może mieć negatywne przełożenie na obszar bezpieczeństwa. Ocena podsystemów i wystawione certyfikaty weryfikacji WE to nie tylko etap formalnego spełnienia wymagań prawa. Dokumenty te mają w pełni obrazować założenia projektowe, budowlane, prowadzone testy w ramach inwestycji. Stanowisko to również ma na celu podkreślenie roli poszczególnych podmiotów (wykonawców, jednostek notyfikowanych, zarządcy infrastruktury).

² Dane PKP PLK (linie kolejowe nr 4, 64, 132, 275, 282, 295)

Poszczególni uczestnicy procesu inwestycyjnego powinni mieć świadomość swojej roli i zakresu odpowiedzialności. W takim rozumieniu dokumentacja z procesu weryfikacji WE nie będzie jedynie biurokracją tworzoną na potrzeby procesu uzyskania zezwolenia na dopuszczenia do eksploatacji, a realnym odzwierciedleniem odpowiedzialnych działań uczestników procesu inwestycyjnego.

Wątpliwości rynku wymagające zajęcia przez Prezesa UTK stanowiska wzbudzały również zasady wystawiania deklaracji zgodności z typem dla wyrobów ujętych w katalogu rozporządzenia w sprawie dopuszczania do eksploatacji. Prezes UTK wydał w 2017 r. stanowisko w tym zakresie, które zostało zaktualizowane i rozbudowane na początku 2018 r. Główne tezy stanowiska nie uległy jednak zmianie. Stanowisko jednoznacznie rozstrzyga o konieczności wystawienia deklaracji zgodności z typem dla wyrobów, które są wskazane w rozdziale 3 rozporządzenia w sprawie dopuszczania do eksploatacji. Odnosi się również do zachowania odpowiednich procedur oceny zgodności, określonych w § 22 i § 23 wyżej przywołanego rozporządzenia. Opisuje także przypadki szczególne, kiedy dochodzi do integracji wyrobów (jak np. systemu przytwierdzeń), czy wystawiania deklaracji zgodności z typem dla szyny kolejowej w oparciu o świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu dla toru kolejowego. Stanowisko również mocno akcentuje kwestię aktualnych wymagań dla wyrobów. Deklaracja zgodności z typem powinna potwierdzać weryfikację spełniania norm/specyfikacji technicznych właściwych dla wyrobu w momencie wprowadzenia do obrotu kolejnych wyrobów zgodnych z dopuszczonym typem. Spełnianie przez wyrób wymagań normatywnych (w szczególności stosownych norm zharmonizowanych) jest szczególnie istotne w kontekście możliwości wprowadzania do obrotu wyrobu, gdyż tylko wyrób spełniający odpowiednie wymagania może być wprowadzany do obrotu. Celem stanowiska było wykazanie, że tylko zachowanie procedur oceny zgodności i przyjęcie odpowiedzialności za wprowadzany do eksploatacji wyrób gwarantuje bezpieczeństwo systemu kolejowego.

Podobny wydźwięk ma stanowisko Prezesa UTK w sprawie stosowania TSI PRM przy budowie, odnowieniu i modernizacji dworców kolejowych, które w sposób kompleksowy rozstrzyga o obowiązkach podmiotów w tym obszarze. Stanowisko reguluje zarówno kwestie stosowania TSI PRM, jak też aspekty związane z uzyskiwaniem zezwoleń i udziałem jednostek notyfikowanych. Jednym z postulatów wynikających ze stanowiska jest konieczność weryfikacji spełnienia wymagań zasadniczych z TSI PRM przy budowie, odnowieniu i modernizacji dworców kolejowych z udziałem jednostki notyfikowanej, co musi zostać potwierdzone certyfikatem weryfikacji WE podsystemu. Dworce kolejowe, jak każda inna infrastruktura kolejowa, muszą spełniać odpowiednie standardy, co przekłada się na obowiązek stosowania TSI PRM oraz niezależnego potwierdzenia, że wymagania te są spełnione. Wymagania TSI PRM to nie tylko komfort i poprawa jakości usług dla pasażerów. Za poszczególnymi przepisami kryje się szereg aspektów bezpieczeństwa. Parametry bezpieczeństwa odnoszą się m.in. do parkingów, tras wolnych od przeszkód, drzwi i wejść, posadzek, oświetlenia. Zaś potwierdzenie, że zostały spełnione wymagania w obszarze bezpieczeństwa zmusza do przeprowadzenia procesu certyfikacji z udziałem jednostki notyfikowanej.

Stanowisko Prezesa UTK wydane w 2018 r. pozwoliło również rozstrzygnąć wątpliwości rynku dotyczące stosowania wymagań dla pojazdów szynowo-drogowych, będących szczególnym przypadkiem pojazdów specjalnych. Dla pojazdów specjalnych mają zastosowanie wymagania europejskie zawarte głównie w TSI Loc&Pas (przy czym jej stosowanie nie jest obligatoryjne dla tych pojazdów) oraz wymagania krajowe zawarte w Liście Prezesa UTK. Dla pojazdów dwudrogowych wymagania krajowe mają jednak zastosowanie w zakresie ograniczonym do kilku wymagań zasadniczych. Kwestia zastosowania odpowiednich wymagań zawartych w części B (podsystem „Tabor”) Listy Prezesa UTK do pojazdów szynowo-drogowych dotychczas nie była jednoznaczna z uwagi na specyfikę rozwiązań konstrukcyjnych stosowanych w tych pojazdach. Z tego powodu w 2018 r. przy współpracy z jednostkami oceniającymi zostało opracowane i opublikowane stanowisko Prezesa UTK dotyczące zasad weryfikacji w procesie dopuszczania do eksploatacji i eksploatacji pojazdów szynowo-drogowych. W stanowisku tym zarówno wskazane zostały konkretne normy, jakie pojazdy dwudrogowe powinny spełniać celem wykazania

zgodności z wymaganiami zasadniczymi, jak również określone zostały zasady bezpiecznej eksploatacji tych pojazdów.

3.16. Kształcenie maszynistów

Prezes UTK wykonuje liczne działania w ramach nadzoru nad procesem szkolenia i egzaminowania kandydatów na maszynistów oraz samych maszynistów. Mają one zarówno charakter stały i są wpisane w procesy ciągłe realizowane w Urzędzie, w tym proces monitorowania poziomu bezpieczeństwa. Inne stanowią reakcję na zaobserwowane trendy.

W ramach wymienionych wyżej działań prowadzony jest „Rejestr szkoleń i egzaminów”, który bazuje na danych pozyskanych z protokołów i zawiadomień przekazywanych przez ośrodki szkolenia i egzaminowania maszynistów i kandydatów na maszynistów. Działanie w tym obszarze ma charakter stały i wpisuje się w proces monitorowania aktywności ośrodków szkolenia i egzaminowania maszynistów. Celem gromadzenia i analizy informacji w tym zakresie 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 niezajdującej 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.

Na podstawie stale uzyskiwanych danych gromadzone są informacje o szkoleniach i egzaminach na licencję maszynisty oraz egzaminach na świadectwo maszynisty. Obejmują one termin rozpoczęcia, miejsce przeprowadzenia oraz liczbę uczestników zgłaszanych szkoleń i egzaminów oraz informacje o składzie komisji egzaminacyjnych. Na podstawie protokołów z egzaminów na licencję lub świadectwo maszynisty uzyskiwana jest informacja o liczbie egzaminowanych, zdawalności i częstotliwości egzaminów.

W 2018 r. nastąpiło odwrócenie trendu zaobserwowanego w latach 2016-2017, kiedy to wystąpił spadek liczby osób egzaminowanych na licencję maszynisty. W 2018 r. do egzaminu w celu uzyskania licencji maszynisty przystąpiło ponad 1100 osób, co stanowi wzrost o 31% w stosunku do liczby osób, które podeszły do egzaminu w 2017 r. Nieznacznie wzrosła też średnia zdawalność na licencję maszynisty i wyniosła 85% w stosunku do 84% z roku poprzedniego.

Tak znaczący wzrost liczby chętnych do zdobycia licencji maszynisty będzie wiązał się z większą liczbą osób egzaminowanych w celu uzyskania świadectwa maszynisty w kolejnych latach. Może to przełożyć się pozytywnie na liczbę maszynistów wchodzących na rynek pracy, co pomoże w zmniejszeniu luki pokoleniowej. Warto w tym miejscu zwrócić uwagę na zwiększenie liczby ośrodków szkolenia i egzaminowania, co może ułatwiać dostęp do usług szkoleniowych i tym samym zdobycie uprawnień maszynisty.

3.17. Zespół zadaniowy do spraw monitorowania poziomu bezpieczeństwa

Od 2014 roku przy Prezesie UTK działa, Zespół zadaniowy ds. monitorowania poziomu bezpieczeństwa sektora kolejowego w Polsce. Celem funkcjonowania Zespołu ds. monitorowania jest m.in. monitorowanie poziomu bezpieczeństwa krajowego sektora kolejowego, identyfikowanie niepokojących zjawisk i trendów w obszarze bezpieczeństwa oraz informowanie o tym podmiotów sektora kolejowego, a także analizowanie wyników prac komisji kolejowych.

Do głównych zadań Zespołu ds. monitorowania należy w szczególności:

- identyfikowanie źródeł informacji dotyczących bezpieczeństwa krajowego sektora kolejowego;
- analizowanie informacji dotyczących bezpieczeństwa krajowego sektora kolejowego w celu identyfikacji niepokojących zjawisk i trendów;

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

W 2018 r. spotkania Zespołu ds. monitorowania dotyczyły następujących zagadnień:

- zdarzenia na sieci kolejowej zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. zaistniałe podczas prowadzonych prac inwestycyjnych i remontów;
- bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych i oznakowania przejazdów w celu umożliwienia ich identyfikacji przez użytkowników;
- weryfikacja poprawności wykonania modernizacji sprzęgów w eksploatowanych zespołach trakcyjnych EN57;
- zdarzenia wskutek minięcia sygnału „Stój”.

4. Zmiana stanu bezpieczeństwa

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

W Sprawozdaniu ze stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego w 2018 r., opublikowanym w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Transportu Kolejowego na mocy prawa krajowego, dokonana została analiza wszystkich zdarzeń kolejowych zaistniałych w Polsce w 2018 r. Ponadto we wspomnianym Sprawozdaniu nie ujęto pracy eksploatacyjnej dla innych przewozów, czyli np. przewozu roboczego lub technologicznego.

4.1. Szczegółowa analiza danych

4.1.1. Liczba ofiar śmiertelnych

Liczba ofiar śmiertelnych w znaczących wypadkach zaistniałych w 2018 r. **zwiększyła się** o 14% (24 osoby) w porównaniu do 2017 r., tj. z ogólnej liczby 171 do 195 osób.

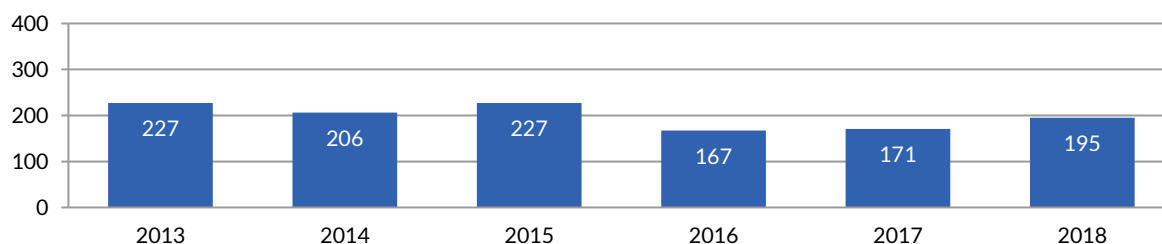
Zmiany w liczbie ofiar śmiertelnych, w podziale na poszczególne kategorie osób objęte wspólnymi wskaźnikami bezpieczeństwa, między rokiem 2017 a 2018 przedstawiają się następująco:

- pasażerowie: **wzrost** o 100% (z 1 do 2 osób);
- pracownicy: **wzrost** o 300% (z 1 do 4 osób);
- użytkownicy przejazdów kolejowych: **wzrost** o 16,7% (z 42 do 49 osób);
- osoby nieupoważnione: **wzrost** o 10,2% (ze 127 do 140 osób);
- inne: **bez zmian** (bez ofiar śmiertelnych w tej kategorii).

Tab. 2 Łączna liczba ofiar śmiertelnych w latach 2013–2018

Rok	Ofiary śmiertelne		Ofiary śmiertelne na mln pociągokilometrów	
2013	227	-	1,05	-
2014	206	-9%	0,96	-9%
2015	227	+10%	1,01	+5%
2016	167	-26%	0,71	-35%
2017	171	+2%	0,70	-1%
2018	195	+14%	0,76	+8%

Rys. 3 Łączna liczba ofiar śmiertelnych w latach 2013–2018



Wskaźniki bezpieczeństwa dotyczące ofiar śmiertelnych wypadków w 2018 r. wzrosły w stosunku do roku poprzedniego. Największymi grupami ofiar śmiertelnych są osoby nieupoważnione (140 osób) i użytkownicy przejazdów kolejowych (49 osób).

W odniesieniu do obu tych grup osób Prezes UTK prowadzi działania w ramach kampanii opisanych w rozdziale 1.3.

4.1.2. Liczba osób ciężko rannych

Liczba osób ciężko rannych w znaczących wypadkach zaistniałych w 2018 r. **obniżyła się** o 5% w porównaniu do roku 2017, tj. z 87 do 83 osób (spadek o 4 osoby ciężko ranne).

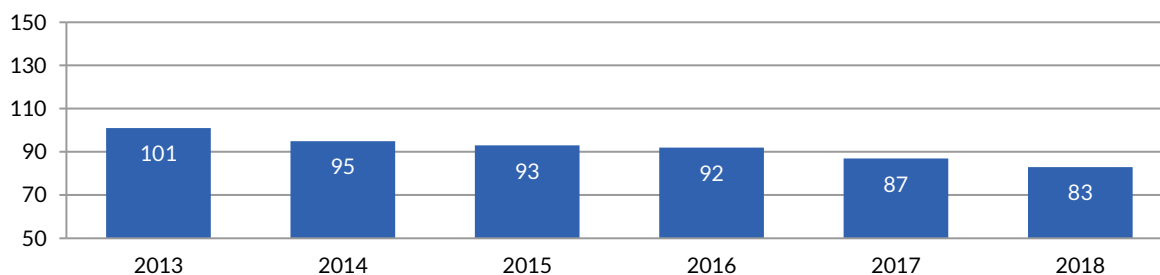
W rozbiciu na poszczególne kategorie osób ciężko rannych objętych monitorowaniem za pośrednictwem wspólnych wskaźników bezpieczeństwa, zmiany w 2018 r. w stosunku do roku ubiegłego przedstawiają się następująco:

- pasażerowie: **spadek** o 60% (z 20 do 8 osób);
- pracownicy: **wzrost** o 33,3% (z 3 do 4 osób);
- użytkownicy przejazdów kolejowych: **wzrost** o 12% (z 25 do 28 osób);
- osoby nieuprawnione: **wzrost** o 13,5% (z 37 do 42 osób);
- inne: **spadek** o 50% (z 2 osób do 1 osoby).

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

Tab. 3 Liczba osób ciężko rannych w latach 2013–2018

Rok	Ciężko ranni		Ciężko ranni na mln pociągokilometrów	
2013	101	-45%	0,47	-43%
2014	95	-6%	0,44	-6%
2015	93	-2%	0,41	-7%
2016	92	-1%	0,39	-5%
2017	87	-5%	0,36	-8%
2018	83	-5%	0,32	-11%

Rys. 4 Liczba osób ciężko rannych w latach 2013–2018

Od 2013 r. utrzymuje się tendencja spadkowa w liczbie osób ciężko rannych na 1 milion pociągokilometrów.

4.1.3. Poważne wypadki

W 2018 r. miało miejsce sześć poważnych wypadków, wszystkie na przejazdach kolejowo-drogowych: w pięciu z nich uczestniczyły pociągi pasażerskie, a w jednym pociąg towarowy:

Wypadek kat. A21 z 27 lutego 2018 r. na przejeździe kolejowo-drogowym kat. D na szlaku Opole Zachodnie – Szydlów

Najechnie pociągu prowadzonego autobusem szynowym na samochód osobowy. W wyniku zdarzenia śmierć poniósł kierujący samochodem osobowym oraz trzech pasażerów.

Wypadek z 13 czerwca 2018 r. na przejeździe kolejowo-drogowym kat. D na szlaku Szczecin Podjuchy – Daleszewo Gryfińskie

Wjechanie samochodu ciężarowego z naczepą załadowaną drewnem na prawidłowo oznakowany przejazd pod pociąg pasażerski. W wyniku zdarzenia kierujący pojazdem drogowym poniósł śmierć na miejscu, 21 osób zostało rannych, a 5 osób ciężko rannych, w tym maszynista pociągu pasażerskiego. Ponadto w wyniku zdarzenia doszło do rozbicia i wykolejenia elektrycznego zespołu trakcyjnego.

Wypadek z 2 sierpnia 2018 r. na przejeździe kolejowo-drogowym kat. A obsługiwanym przez dróżnika przejazdowego z posterunku 43, szlak Pierzyska – Gniezno

Najechnie pociągu na rowerzystę przekraczającego przejazd. W wyniku zdarzenia rowerzysta został odrzucony na odległość 25 metrów od osi przejazdu i poniósł śmierć na miejscu.

Wypadek z 23 sierpnia 2018 r. na przejeździe kolejowo-drogowym kat. D zlokalizowanym w stacji Szaflary w km 25,749 linii kolejowej nr 99 Chabówka – Zakopane.

Najechnie pociągu osobowego na pojazd egzaminacyjny, który z nieustalonych przyczyn zatrzymał się w osi toru przejazdu kolejowo-drogowego. W wyniku poważnego wypadku kierujący pojazdem egzaminacyjnym doznał obrażeń ciała i po przewiezieniu do szpitala zmarł.

W 2018 r. wystąpiły jeszcze dwa poważne wypadki na przejazdach, dla których na dzień sporządzania niniejszego Raportu nie zostały jeszcze opublikowane raporty Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych (dalej: PKBWK):

- wypadek z 17 listopada 2018 r. na przejeździe kolejowo-drogowym kat. D na szlaku Dobrzechów – Frysztak (linia kolejowa nr 106): najechnie pociągu osobowego na samochód osobowy. W wyniku zdarzenia śmierć poniósł kierowca i pasażer samochodu osobowego.

- wypadek z 19 grudnia 2018 r. na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii C na szlaku Głogów Małopolski – Rzeszów w km 63,748 linii kolejowej nr 71: Do wypadku doszło wskutek najechania pociągu osobowego na samochód osobowy, który wjechał na przejazd bezpośrednio przed nadjeżdżającym pociągiem. W wyniku wypadku zginęło dwóch użytkowników przejazdu, a jeden został ciężko ranny.

W wyniku poważnych wypadków zginęło łącznie 11 osób, a 6 zostało ciężko rannych.

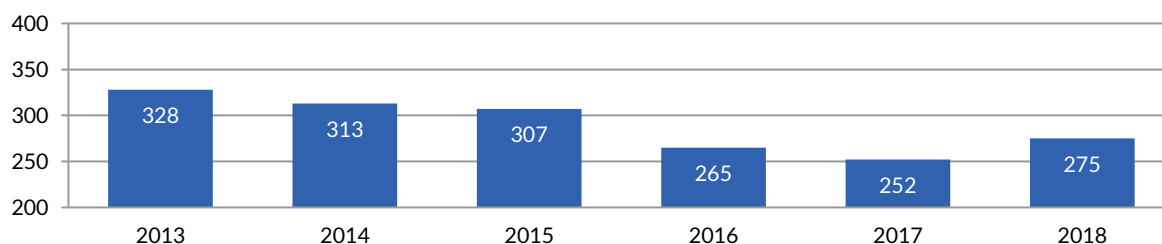
4.1.4. Liczba znaczących wypadków

W 2018 r. liczba znaczących wypadków na polskiej sieci kolejowej **wzrosła** o 9% w porównaniu do roku 2017, tj. z ogólnej liczby 252 do 275 (wzrost o 23 zdarzenia), co przedstawia poniższa tabela oraz towarzyszącej jej wykresy.

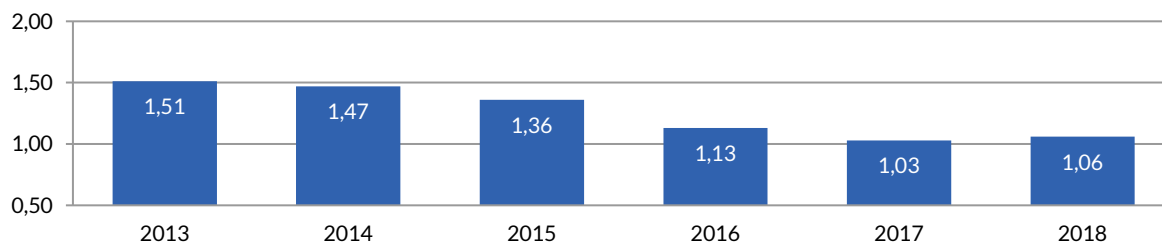
Tab. 4 Liczba znaczących wypadków w latach 2013–2018

Rok	Liczba wypadków		Liczba wypadków na mln pociągokilometrów	
2013	328	-	1,51	-
2014	313	-5%	1,47	-3%
2015	307	-2%	1,36	-8%
2016	265	-14%	1,13	-17%
2017	252	-5%	1,03	-9%
2018	275	+9%	1,07	4%

Rys. 5 Liczba znaczących wypadków w latach 2013–2018



Rys. 6 Liczba znaczących wypadków na 1 milion pociągokilometrów w latach 2013–2018



Porównując liczbę znaczących wypadków w przeliczeniu na 1 milion pociągokilometrów można zauważyć jej **wzrost** o 4%, tj. z 1,03 do 1,07.

4.1.5. Liczba zdarzeń poprzedzających wypadki

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

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

W grupie zdarzeń poprzedzających wypadki rejestrowane są zarówno zdarzenia w odniesieniu do których, dzięki właściwemu zadziałaniu wszystkich procedur, nie wystąpiły negatywne konsekwencje (np. minięcie sygnału „Stój” zakończone zatrzymaniem pociągu przez dyżurnego ruchu), jak i te skutkujące wypadkami (np. minięcie sygnału „Stój” kończące się kolizją lub wykolejeniem pociągu). W jej zakres wchodzi zdarzenia charakteryzujące się dużą częstotliwością występowania oraz wysokim prawdopodobieństwem wystąpienia negatywnych konsekwencji w postaci znaczącego wypadku (w przypadku niezadziałania odpowiednich procedur bądź niewykrycia uszkodzenia elementu infrastruktury lub pojazdu, krytycznego z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego).

Gromadzenie tego rodzaju danych pozwala na monitorowanie trendów w obszarach, w których występują potencjalne zagrożenia oraz podejmowanie działań prewencyjnych, ukierunkowanych na minimalizację możliwości wystąpienia wypadku.

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

Tab. 5 Zdarzenia poprzedzające wypadki w latach 2013–2018

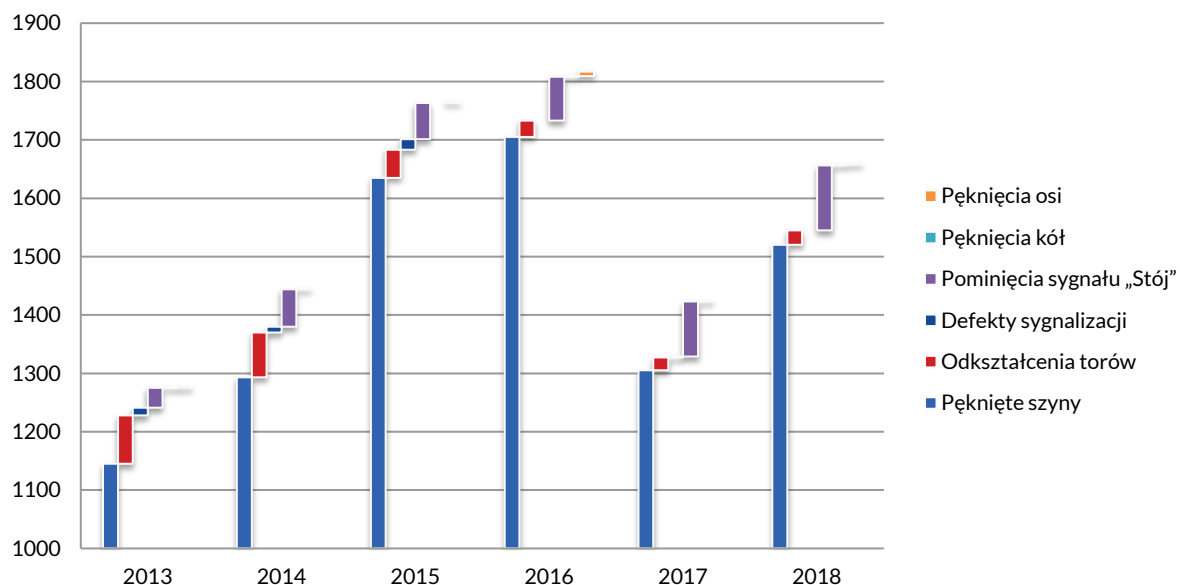
Rok	Pęknięte szyny		Odkształcenia torów		Defekty sygnalizacji		Pominięcia sygnału „Stój”		Pęknięcia kół		Pęknięcia osi		Razem	
2013	1145	-	83	-	13	-	34	-	1	-	2	-	1278	-
2014	1293	+13%	77	-7%	10	-23%	64	+88%	1	0%	0	-100%	1445	+13%
2015	1635	+26%	48	-38%	18	+80%	62	-3%	0	-100%	1	-	1764	+22%
2016	1705	+4%	28	-42%	0	-100%	75	+21%	2	-	8	+700%	1818	+3%
2017	1305	-23%	22	-21%	2	-	94	+25%	1	-50%	0	-100%	1424	-22%
2018	1520	16%	25	14%	0	-100%	111	18%	2	100%	1	-	1659	17%

Ogólna liczba zdarzeń poprzedzających wypadki w 2018 r. **wzrosła** o 17% w stosunku do 2017 r., tj. z 1424 do 1659 (**wzrost** o 235 zdarzeń poprzedzających). We wszystkich latach wskazanych w tabeli największą grupę zdarzeń poprzedzających wypadki stanowią przypadki pęknięcia szyn, które w 2018 r. stanowiły prawie 92% wszystkich zdarzeń poprzedzających wypadki.

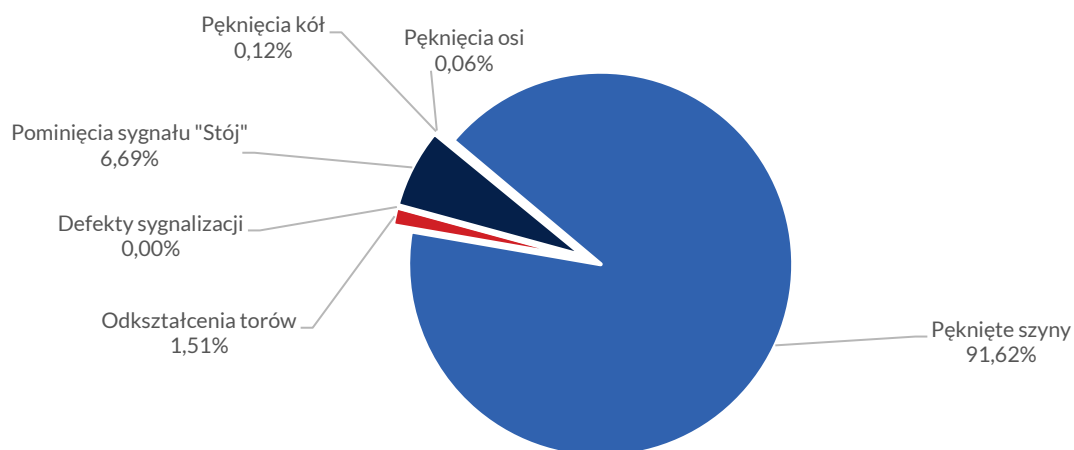
W związku z utrzymującym się trendem, związanym ze wzrostem liczby zdarzeń „SPAD” Prezes UTK podejmował działania opisane wyżej w rozdziale 1.3.

W kategorii „pęknięcia kół” w 2018 r., odnotowano dwa zdarzenia, czyli o jedno więcej niż w 2017 r.

Rys. 7 Liczba zdarzeń poprzedzających wypadki w latach 2013–2018



Rys. 8 Udział procentowy poszczególnych zdarzeń poprzedzających wypadki w 2018 r.



4.1.6. Koszty znaczących wypadków

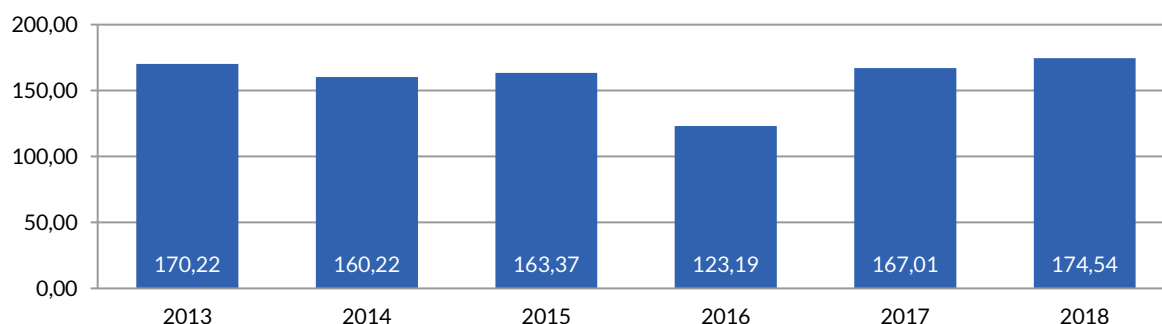
W związku z wystąpieniem na polskiej sieci kolejowej 275 znaczących wypadków, w tym sześciu poważnych oraz wzrostem liczby ofiar śmiertelnych, koszty z nich wynikające w 2018 r. są wyższe niż

w roku poprzednim. Łączne koszty w roku sprawozdawczym wyniosły 167,01 mln €, co stanowi wzrost o 36% w stosunku do roku poprzedniego. Dane te przedstawia poniższa tabela.

Tab. 6 Koszty znaczących wypadków w € w latach 2013–2018

Rok	Koszty znaczących wypadków [€]	Zmiana
2013	170 223 520	-10%
2014	160 215 127	-6%
2015	163 372 767	+2%
2016	123 185 869	-24%
2017	167 014 211	+36%
2018	174 544 335	+5%

Rys. 9 Koszty znaczących wypadków w mln € w latach 2013–2018



4.2. Wyniki zaleceń w zakresie bezpieczeństwa

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

- **Raportie Rocznym za 2017 r.;**
- **Raportie nr PKBWK/01/2018** z badania poważnego wypadku kat. A18 zaistniałego 4 kwietnia 2017 r. o godzinie 17:34 na przejeździe kolejowo-drogowym kat. A usytuowanym na szlaku Zawadówka podg. Uherka, w torze szlakowym nr 1, w km 244,676 linii kolejowej nr 7: Warszawa Wschodnia Osobowa – Dorohusk;
- **Raportie nr PKBWK/02/2018** z badania poważnego wypadku kat. A20 zaistniałego 7 kwietnia 2017 r. o godzinie 15:11 na przejeździe kolejowo-drogowym kat. C zlokalizowanym na szlaku jednotorowym Ozimek – Chrzastowice w km 56,977 linii kolejowej nr 144: Tarnowskie Góry – Opole;
- **Raportie nr PKBWK/03/2018** z badania poważnego wypadku kat. A04 zaistniałego 30 sierpnia 2017 r. o godz. 21:53 w stacji Smętowo, w torze stacyjnym nr 2 w km 457,485 linii kolejowej nr 131 Chorzów Batory – Tczew;

- **Raport nr PKBWK/04/2018** z badania poważnego wypadku kat. A21 zaistniałego 27 lutego 2018 r. o godz. 18:57 na przejeździe kolejowo-drogowym kat. D zlokalizowanym na szlaku jednotorowym Opole Zachodnie – Szydłów w km 1,934 linii kolejowej nr 287 Opole Zachodnie – Nysa;
- **Raport nr PKBWK/05/2018** z badania poważnego wypadku kat. A18 zaistniałego 2 listopada 2017 r. o godz. 18:49 na przejeździe kolejowo-drogowym kat. A z zawieszoną obsługą, usytuowanym w km 37,119 na szlaku Śniadowo – Łapy, w torze szlakowym nr 1, linii kolejowej nr 36: Ostrołęka – Łapy;
- **Raport nr PKBWK/06/2018** z badania wypadku kat. B13 zaistniałego 24 listopada 2017 r. o godz. 6:48 na szlaku Warlubie – Laskowice Pomorskie, w torze nr 2 w km 424,2018, linii kolejowej nr 131 Chorzów Batory – Tczew;
- **Raport nr PKBWK/07/2018** z badania wypadku kolejowego kat. B37 zaistniałego 10 listopada 2017 r. o godz. 6:20 z poc. TMS 624016/7 relacji Kamieniec Ząbkowicki – Szeligi na szlaku Nysa – Nowy Świętów, w torze szlakowym nr 2, w km 129,650 linii kolejowej nr 137 Katowice – Legnica.

Prezes UTK przekazał zalecenia wydane przez PKBWK w 2018 r. do **realizacji 137 podmiotom**, w tym:

- 100 certyfikowanym przewoźnikom kolejowym;
- 11 autoryzowanym zarządcom infrastruktury kolejowej;
- 62 ECM – (w tym 4 podmiotom posiadającym certyfikat w zakresie IV funkcji utrzymania).

Należy mieć jednak na uwadze to, że wiele podmiotów pełni jednocześnie kilka funkcji, co oznacza, że spośród wyżej wymienionych:

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

W odpowiedzi na zalecenia Prezesa UTK informację o stanie realizacji zaleceń przekazało 125 (91%) podmiotów. Istotne było, aby dla każdego z zaleceń wskazać:

- nazwę zagrożenia, dla którego wdrażane środki bezpieczeństwa powiązane są z realizacją zalecenia;
- wartość poziomu ryzyka oraz określić, czy wartość ta jest akceptowalna;
- dowód z oceny ryzyka oraz dodatkowe środki bezpieczeństwa (jeżeli dotyczą) a także dowód ze środków bezpieczeństwa;
- etap realizacji;
- procent realizacji (0-100%);
- data realizacji.

Zalecenia Przewodniczącego PKBWK stanowią istotny element działań w obszarze edukacji i monitorowania bezpieczeństwa prowadzonych w UTK, takich jak: cykliczne spotkania Zespołu ds. monitorowania, szkolenia dla podmiotów rynku kolejowego w ramach Akademii UTK oraz projektu Kultura Bezpieczeństwa w transporcie kolejowym. Są również materiałem do szerokiej dyskusji nad

ewentualnymi zmianami aktów normatywnych powszechnie obowiązujących w polskim systemie prawa w zakresie transportu kolejowego.

4.3. Wdrożone środki niezwiązane z zaleceniami w zakresie bezpieczeństwa

Krajowe organy ds. bezpieczeństwa lub krajowe organy dochodzeniowe, analizując informacje dotyczące bezpieczeństwa systemów kolejowych mogą uznać, że dana informacja może mieć znaczenie dla innego państwa członkowskiego. Dlatego też, w roku 2018 podobnie jak w latach poprzednich, w Systemie Informacji Bezpieczeństwa prowadzonym przez Agencję Kolejową Unii Europejskiej, krajowe władze bezpieczeństwa publikowały kolejne alerty bezpieczeństwa w sprawie źródeł zagrożeń zidentyfikowanych w ramach poszczególnych systemów kolejowych państw członkowskich.

W 2018 r. Prezes UTK poinformował krajowe podmioty rynku kolejowego o opublikowaniu w Systemie Informacji Bezpieczeństwa kolejnych, następujących alertów bezpieczeństwa:

- alert francuskiej władzy bezpieczeństwa opublikowany 2 stycznia 2018 r. w związku z poluzowaniem śrub mocujących tarcze hamulcowe w lokomotywie G1206;
- alert NSA Węgier z 11 stycznia 2018 r. dotyczące wykolejenia próżnych wagonów;
- alert polskiego NSA 28 lutego 2018 r. dotyczący 16 przypadków pęknięcia spawów na wręgach zbiorników w wagonach-cysternach Z23A.
- alert włoskiego NSA z 2 marca 2018 r. dotyczący pęknięcia płyt wspornikowych między wózkiem a podwoziem wagonu Sgms.
- alert NSA Holandii z 16 marca 2018 r. dotyczący pęknięcia pierścieni wzmacniających na wagonach typu Z23A, tematycznie związany z alertem polskiego NSA.
- alert portugalskiego NSA z 22 marca 2018 r. dotyczący wykolejenia wagonów konturowych Laagrss wskutek pęknięcia zmęczeniowego materiałów, w którym miała również znacznie graniczna przechyłka toru.

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

5. Certyfikacja i autoryzacja bezpieczeństwa

5.1. Wydawanie certyfikatów i autoryzacji bezpieczeństwa

Każdy przewoźnik kolejowy, jak i każdy zarządca infrastruktury, ponosi pełną odpowiedzialność za bezpieczne funkcjonowanie systemu kolejowego i nadzór nad ryzykiem z tym związanym.

Sposobem wypełnienia tego obowiązku jest między innymi ustanowienie SMS. Prawidłowo wdrożony i funkcjonujący SMS pozwala bowiem na połączenie wielu aspektów działalności w celu zapewnienia organizacji zdolności do jej prowadzenia w sposób bezpieczny i skuteczny.

Certyfikaty i autoryzacje bezpieczeństwa stanowią potwierdzenie ustanowienia SMS odpowiednio przez przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury.

Certyfikat bezpieczeństwa w części A stanowi potwierdzenie przyjęcia przez przewoźnika kolejowego SMS adekwatnego do zakresu prowadzonej działalności. Jest on ważny na terenie wszystkich krajów UE. Część B certyfikatu bezpieczeństwa potwierdza spełnienie wymagań niezbędnych do bezpiecznego wykonywania przewozów kolejowych na danej sieci kolejowej i jest ważna tylko w kraju wydania.

W 2018 r. zakończono 60 postępowań dotyczących certyfikacji bezpieczeństwa przewoźników kolejowych, przy czym 55 zakończono wydaniem certyfikatu bezpieczeństwa (26 certyfikatów część A oraz 29 certyfikatów część B).

Tab. 7 Zestawienie liczby wydanych certyfikatów bezpieczeństwa część A i B w latach 2013–2018

Lp.	Rodzaj dokumentu	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Suma
1.	Certyfikat bezpieczeństwa cz. A	19	17	55	27	16	26	160
2.	Certyfikat bezpieczeństwa cz. B	25	19	53	32	22	29	180
	Suma	44	36	108	59	38	55	340

W roku 2018 wydano 1 autoryzację bezpieczeństwa i 55 certyfikatów bezpieczeństwa. Wśród wydanych w 2018 r. certyfikatów, 18 wydano nowym przewoźnikom kolejowym (9 część A i 9 część B), 17 certyfikatów wydano po rozpatrzeniu wniosków o zmianę (10 część A i 7 w część B) oraz 20 zostało wydanych w wyniku przedłużenia terminu ważności poprzednich certyfikatów (7 część A i 13 część B).

Tab. 8 Zestawienie liczby wydanych autoryzacji bezpieczeństwa część A i B w latach 2013–2018

Lp.	Rodzaj dokumentu	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Suma
1.	Autoryzacja bezpieczeństwa cz. A	1	2	-	-	-	-	3
2.	Autoryzacja bezpieczeństwa cz. B	-	3	-	-	-	-	3
3.	Autoryzacja bezpieczeństwa w wersji ujednoliconej	-	2	11	4	2	1	20
	Suma	1	7	11	4	2	1	26

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

5.2. Kontakty z innymi krajowymi organami ds. bezpieczeństwa

W 2018 r. pięciu czeskich przewoźników kolejowych, tj. Advanced World Transport a.s., EP Cargo a.s., LEO Express Global a.s., LokoTrain s.r.o., RegioJet a.s. posiadało wydany przez Prezesa UTK certyfikat bezpieczeństwa część B, który upoważniał te podmioty do prowadzenia działalności przewoźnika kolejowego na terenie Polski. W roku sprawozdawczym Prezes UTK nie wydał certyfikatu bezpieczeństwa części B na rzecz żadnego zagranicznego podmiotu.

Odnosząc się natomiast do polskich przewoźników kolejowych, którzy posiadają certyfikaty bezpieczeństwa części B wydane przez krajowe władze bezpieczeństwa innych krajów Unii Europejskiej niż Polska, wyróżnić można sześciu przewoźników:

- PKP Cargo S.A. - certyfikat bezpieczeństwa części B wydany przez NSA Austrii, Republiki Czeskiej, Niemiec, Węgier, Słowacji oraz Holandii,
- Przedsiębiorstwo Usług Kolejowych KOLPREM sp. z o.o. - certyfikat bezpieczeństwa część B wydany przez Czeskie NSA,
- Lotos Kolej sp. z o.o. - certyfikat bezpieczeństwa części B wydany przez Niemieckie NSA,
- TRANSCHEM sp. z o.o. - certyfikat bezpieczeństwa części B wydany przez Niemieckie NSA,
- Rail Polska sp. z o.o. - certyfikat bezpieczeństwa części B wydany przez Litewskie NSA,
- HSL sp. z o.o. - certyfikat bezpieczeństwa części B wydany przez Belgijskie NSA.

Prezes UTK aktywnie współpracuje z innymi krajowymi władzami bezpieczeństwa w celu wymiany informacji o zagrożeniach, jakie występują w systemie kolejowym Unii Europejskiej. W ramach tej współpracy w 2018 r. Prezes UTK poinformował Holenderskie NSA o zagrożeniu bezpieczeństwa polegającym na pękaniu spawów na pierścieniach wzmacniających (wręgach) zbiorników w wagonach cysternach typu Z23 A (oznaczenie literowe Zacns) produkowanych przez Greenbrier Europe/ Wagony Świdnica S.A. z siedzibą w Świdnicy. Skierowanie wystąpienia do Holenderskiego NSA miało związek z dopuszczeniem przez nie do eksploatacji ww. wagonów.

5.3. Kwestie proceduralne

W roku 2018 wydano łącznie 56 certyfikatów i autoryzacji bezpieczeństwa, w tym 26 certyfikatów część A, 29 certyfikatów część B oraz 1 autoryzację bezpieczeństwa. W roku 2018 Prezes UTK przeprowadził 153 kontrole w zakresie nadzoru nad podmiotami funkcjonującymi w oparciu o system zarządzania bezpieczeństwem. W trakcie tych działań stwierdzono łącznie 968 nieprawidłowości. Wskaźnik nieprawidłowości kształtował się na poziomie 6,33. Dla porównania w 2017 r. zrealizowanych zostało 168 czynności kontrolnych w zakresie SMS, a liczba stwierdzonych nieprawidłowości wyniosła 1048. Wskaźnik nieprawidłowości wynosił 6,24. Zmiana tego miernika w 2018 r. w porównaniu do roku wcześniejszego wyniosła 0,09.

W 2018 r. w wyniku przeprowadzonych ogółem 4565 działań nadzorczych stwierdzonych zostało 3441 nieprawidłowości. Dla porównania w 2017 r. było to 5406 działań nadzorczych oraz 3819 nieprawidłowości. Liczba działań nadzorczych w terenie w 2018 r. wyniosła 1672, z czego prawie 73% stanowiły kontrole. Pozostałe działania stanowiły: czynności sprawdzające na gruncie - 25 % oraz oględziny w toku postępowania administracyjnego - niecałe 2 %.

5.4. Informacje zwrotne

Prezes UTK nie opracował osobnego mechanizmu, w ramach którego przedsiębiorstwa kolejowe lub zarządcy infrastruktury mogą wyrazić swoje opinie na temat procedur w zakresie wydawania, przedłużania lub zmiany certyfikatów bezpieczeństwa część A i część B oraz autoryzacji bezpieczeństwa

lub składać skargi na działalność Prezesa UTK. Rozwiązania w tym zakresie wynikają bezpośrednio z przepisów obowiązującego prawa krajowego.

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

6. Nadzór

6.1. Strategia nadzoru

6.1.1. Zmiany w strategii nadzoru

Zgodnie z art. 3 Rozporządzenia Komisji (UE) 1077/2012 z dnia 16 listopada 2012 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do nadzoru sprawowanego przez krajowe organy ds. bezpieczeństwa po wydaniu certyfikatu bezpieczeństwa lub autoryzacji bezpieczeństwa (Dz. U. UE L 320 z 17 listopada 2012 r. str. 3 i nast.), zwanego dalej „rozporządzeniem 1077/2012”, krajowy organ ds. bezpieczeństwa opracowuje i realizuje strategię oraz plan(-y) nadzoru, które przedstawiają metody ukierunkowania działalności i wyznaczania priorytetów w zakresie nadzoru. Ponadto załącznik do ww. rozporządzenia wskazuje, że krajowy organ ds. bezpieczeństwa:

- określa obszary ukierunkowanych działań nadzorczych;
- opracowuje plan lub plany nadzoru, w których przedstawia sposób realizacji strategii nadzoru w okresie ważności certyfikatu bezpieczeństwa lub autoryzacji bezpieczeństwa;
- w oparciu o określone obszary docelowe opracowuje wstępne oszacowanie zasobów koniecznych do realizacji planu lub planów;
- przydziela zasoby w celu realizacji planu lub planów;
- wykorzystuje dane i informacje z różnych źródeł jako założenia strategii i planu lub planów.

Należy mieć na uwadze, że bezpieczeństwo sektora kolejowego kształtowane jest nie tylko w obrębie działalności certyfikowanych przewoźników kolejowych oraz autoryzowanych zarządców infrastruktury. Na funkcjonowanie systemu kolejowego składają się liczne zakresy tematyczne, a przestrzeganie obowiązujących regulacji prawnych w tych obszarach jest elementem niezbędnym do eliminowania zagrożeń oraz utrzymania wysokiego poziomu bezpieczeństwa transportu kolejowego.

W celu opracowania wytycznych odpowiadających i ukierunkowanych na stan bezpieczeństwa rynku kolejowego, należy wziąć pod uwagę informacje z możliwie największej liczby źródeł, aby móc zestawiać te dane krzyżowo i unikać opierania się na jednym zestawie danych. Przy ustanawianiu strategii nadzoru i związanego z nią planu lub planów, krajowy organ ds. bezpieczeństwa gromadzi i analizuje dane z szeregu źródeł. Źródła obejmują informacje zgromadzone podczas oceny systemów zarządzania bezpieczeństwem, wyniki poprzedniego działania nadzorczego, fachowy osąd inspektorów, sprawozdania krajowych organów dochodzeniowych, inne dane dotyczące wypadków lub incydentów, roczne sprawozdania dotyczące bezpieczeństwa przedsiębiorstw kolejowych lub zarządców infrastruktury, sprawozdania podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie, skargi obywateli i inne odpowiednie źródła. Co do zasady należy uzyskać odpowiednie informacje z wszelkich możliwych źródeł, aby zidentyfikować główne obszary ryzyka w systemie kolejowym.

Należy dodać, że w 2018 r. Urząd Transportu Kolejowego opracował zmiany do koncepcji nadzoru nad postępowaniami prowadzonymi przez komisje kolejowe. Objęcie nadzorem prac komisji wymagało opracowania i przyjęcia dedykowanego modelu nadzoru. Indywidualne podejście do tego zakresu działań nadzorczych podyktowane było w szczególności specyficznym charakterem działalności komisji, ograniczonych regulacji w powyższym zakresie, a także skalą koniecznych do podjęcia działań nadzorczych. Nie bez znaczenia dla koncepcji zmian były również doświadczenia z dotychczasowych działań nadzorczych również w aspekcie organizacyjnym i koordynacyjnym. Koncepcja zmian w procesie nadzoru nad postępowaniami prowadzonymi przez komisje kolejowe opiera się w głównej mierze na rozszerzeniu katalogu metod i procesów nadzorczych w celu zapewnienia właściwego i skutecznego badania zdarzeń przez komisje kolejowe. W ramach zmiany koncepcji rozszerzono kompetencje Zespołu z ds. monitorowania o zagrożenia związane z nadzorem nad komisjami kolejowymi, wdrożono zasadę

nadzoru prowadzonego równolegle do pracy komisji kolejowej, co docelowo ma zredukować liczbę przedłużających się postępowań.

Zwiększeniu uległ poziom koordynacji umożliwiający bieżące monitorowanie w zakresie terminowości, postępów oraz rodzaju i charakteru podejmowanych działań (działania na gruncie, wezwania, spotkania, stanowiska, działania miękkie itp.).

Wśród nowych narzędzi nadzoru wprowadzono między innymi przekazywanie informacji o nieprawidłowościach stwierdzanych podczas prac komisji do kierujących komórkami organizacyjnymi (komisja kolejowa jest istotnym elementem systemów zarządzania bezpieczeństwem). Celem jest przede wszystkim weryfikacja, czy kierownictwo podmiotu identyfikuje się ze sposobem prowadzenia postępowania oraz przedstawianymi przez swoich pracowników argumentami.

Ponadto Prezes UTK, w ramach nowej koncepcji nadzoru nad komisjami, jest uprawniony do publikowania rekomendacji. Wszzechstronność tego typu narzędzia jest o tyle istotna, że może ona dotyczyć zarówno nieprawidłowości w pracach komisji (kształtowanie przez Prezesa UTK „dobrych praktyk”), jak i zagrożeń dla bezpieczeństwa (np. niewłaściwe prowadzony proces utrzymania, nieuwzględnianie przyczyn systemowych, krytyczne niezgodności).

Głównym założeniem publikacji rekomendacji Prezesa UTK jest zapewnienie wdrażania przez podmioty kolejowe stosownych działań zapobiegawczych, bez względu na przedłużające się postępowania komisji kolejowych. Certyfikowany przewoźnik i ECM oraz autoryzowany zarządca infrastruktury zobowiązany jest do stosowania procedur zapewniających aby zalecenia krajowego organu bezpieczeństwa wynikające z dochodzeń wewnętrznych były w stosownych przypadkach wdrażane lub aby zlecano ich wdrożenie.

6.1.2. Kwestie proceduralne

Prezes UTK sprawuje nadzór nad podmiotami, których działalność ma wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego. Wypełniając rolę krajowego organu ds. bezpieczeństwa, Prezes UTK zobligowany jest do stałego monitorowania rynku kolejowego oraz prowadzenia w tym zakresie czynności nadzorczych. Czynności nadzorcze prowadzone są w trybie kontroli w formie pisemnej oraz w terenie, a także w formie oględzin w toku prowadzonych postępowań administracyjnych. W wyniku czynności kontrolnych weryfikacji poddaje się przestrzeganie przez podmioty rynku kolejowego przepisów prawa, a w przypadku stwierdzenia w tym zakresie nieprawidłowości, wskazuje się zalecenia mające na celu usunięcie naruszeń oraz wdrożenie adekwatnych środków profilaktycznych i naprawczych. Wyniki podejmowanych czynności pozwalają również na określenie obszarów newralgicznych, w których wymagane jest podjęcie działań naprawczych, co z kolei umożliwia stały rozwój i doskonalenie zarówno poszczególnych podmiotów działających w branży kolejowej, jak i systemu kolejowego jako całości.

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

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

Do postępowań przed Prezesem UTK stosuje się przepisy Kodeksu postępowania administracyjnego. W trakcie postępowania podmioty mają prawo do czynnego udziału w każdym etapie postępowania, a także wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań. Prezes UTK może odstąpić od powyższej zasady wyłącznie w przypadku zagrożenia bezpieczeństwa dla życia lub

zdrowia ludzkiego. Ponadto, strona postępowania ma prawo wystąpić do Prezesa UTK o ponowne rozpatrzenie sprawy (w przypadku nałożenia kary wynikającej z ustawy o transporcie kolejowym do złożenia odwołania do sądu). Decyzje Prezesa UTK podlegają również kontroli sądowej na zasadach ogólnych.

6.2. Plan nadzoru

Prezes UTK, wypełniając rolę krajowego organu ds. bezpieczeństwa, zobligowany jest do stałego monitorowania rynku kolejowego, co pozwala na gromadzenie wiedzy na temat ryzyka związanego z funkcjonowaniem systemu kolejowego, a także wskazanie, które rodzaje ryzyka są najbardziej znaczące.

Wykonując powyższe założenia corocznie opracowywany jest plan nadzoru, który wskazuje na obszary wymagające podjęcia właściwie ukierunkowanego nadzoru oraz kwestie będące priorytetem podejmowanych czynności kontrolnych.

Zrównoważone planowanie, oparte o wieloobszarowe analizy, które pozwalają na dokonanie oceny dotychczasowej działalności, zarówno podmiotów funkcjonujących na rynku kolejowym, jak i samego organu nadzorczego, stanowią kluczowy element organizacji dojrzałych, nastawionych na samodoskonalenie i stałe podnoszenie obowiązujących w ramach realizowanych zadań standardów.

Punktem wyjściowym dla rozpoczęcia procesu planowania było podsumowanie dotychczasowych wyników dotyczących funkcjonowania rynku kolejowego, w tym prowadzonych przez Prezesa UTK działań nadzorczych w poszczególnych obszarach tematycznych, prowadzonych postępowań administracyjnych wobec podmiotów kolejowych, zgłoszeń w zakresie bezpieczeństwa ruchu kolejowego kierowanych do Prezesa UTK oraz danych w zakresie zdarzeń kolejowych. Na podstawie opracowanego materiału dokonano oceny stanu bezpieczeństwa w kontekście przedmiotowym – zakresów tematycznych objętych nadzorem Prezesa UTK – oraz podmiotowym – podmiotów rynku kolejowego, które prowadzą działalność w tym obszarze. Wszystkie z przyjętych i opracowanych metod analizy i oceny rynku kolejowego, miały na celu właściwe i rzeczowe ukierunkowanie realizowanych działań nadzorczych w obszary najbardziej newralgiczne z punktu widzenia bezpieczeństwa i rozwoju tego sektora. Przy podejmowaniu decyzji dotyczącej przedmiotu i powodu nadzoru na zasadzie ryzyka, kluczowe znaczenie ma uzyskanie odpowiedzi na pytanie, gdzie nadzór będzie miał największą wartość. Działania nadzorcze powinny być ukierunkowane przede wszystkim na te działania, które stwarzają najpoważniejsze ryzyko lub w przypadku których zagrożenia są najgorzej kontrolowane. Aby osiągnąć ten cel przyjęto właściwe metody i narzędzia umożliwiające wieloaspektową ocenę zarówno całego systemu, jak i poszczególnych jego elementów, a wskazane na tej podstawie wnioski pozwoliły na koncentrację działań nadzorczych na najpoważniejszych rodzajach ryzyka.

W związku z powyższym w 2018 r. zdefiniowano obszary tematyczne, które zostały poddane nadzorowi Prezesa UTK.:

- Funkcjonowanie Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem;
- Funkcjonowanie Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem (proces recertyfikacji);
- Funkcjonowanie Systemu Zarządzania Utrzymaniem;
- Funkcjonowanie Systemu Zarządzania Utrzymaniem (proces recertyfikacji);
- Stan techniczny i proces utrzymania infrastruktury kolejowej i przyległych gruntów;
 - Stan techniczny i proces utrzymania dróg kolejowych, w tym obiektów inżynierskich;
 - Stan techniczny, proces utrzymania i klasyfikacja skrzyżowań linii kolejowych z drogami;
 - Stan techniczny i proces utrzymania urządzeń sterowania ruchem kolejowym;
 - Stan techniczny i proces utrzymania sieci trakcyjnej;
- Prowadzenie ruchu kolejowego;
 - Bezpieczeństwo prowadzenia prac inwestycyjnych;
 - Zasadność stosowania sygnałów zastępczych i rozkazów pisemnych;
- Funkcjonowanie ratownictwa technicznego zarządców infrastruktury;

- Stan techniczny, proces utrzymania i oznakowania pojazdów kolejowych;
- Stan techniczny i proces utrzymania urządzeń detekcji stanów awaryjnych taboru DSAT;
- Przygotowanie i realizacja procesu przewozowego, w tym przygotowanie pociągów do jazdy;
- Spełnienie warunków wydania licencji przewoźnikowi kolejowemu;
- Proces przewozu koleją towarów niebezpiecznych;
- Ciśnieniowe urządzenia transportowe;
- Stopień przygotowania zarządców infrastruktury i przewoźników kolejowych do pracy w warunkach zimowych;
- Funkcjonowanie przewoźników/ zarządców kolejowych zwolnionych z obowiązku posiadania certyfikatów/ autoryzacji (spełnienie warunków wydania świadectwa bezpieczeństwa);
- Bezpieczeństwo eksploatacji bocznicy kolejowych;
- Kwalifikacje pracowników związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego;
- Czas pracy maszynistów, w tym składanie i przekazywanie do Prezesa UTK oświadczeń;
- Komisje egzaminacyjne;
- Ośrodki szkolenia wpisane do rejestru podmiotów uprawnionych do szkolenia i egzaminowania osób ubiegających się o licencję i świadectwo maszynisty;
- Podmioty uprawnione 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;
- Wyroby stosowane w kolejnictwie dopuszczone na podstawie świadectw dopuszczenia do eksploatacji;
- Interoperacyjność kolei;
 - Podsystemy strukturalne dopuszczone do eksploatacji;
 - Rynek wyrobów stosowanych w kolejnictwie – składniki interoperacyjności;
- Jednostki notyfikowane;
- Bezpieczeństwo w metrze, w tym wyroby stosowane w metrze;
- System Dynamicznej Informacji Pasażerskiej;
- Realizacja zaleceń PKBWK;
- Komisje kolejowe;
- Urządzenia kolei linowych.

Przeprowadzone analizy oraz informacje pozyskane w toku realizacji działań nadzorczych stały się również podstawą do wyznaczenia zakresów newralgicznych, które wymagają szczególnego nadzoru. Powyższe obszary zostały określone jako priorytety nadzoru Prezesa UTK na rok 2018. Katalog ten wskazano przede wszystkim na podstawie:

- wartość wskaźnika nieprawidłowości (średnia liczba nieprawidłowości wskazywana w toku jednego działania nadzorczego);
- zmiana wskaźnika nieprawidłowości w 2017 r. w stosunku do roku 2016;
- liczba zdarzeń kolejowych w 2017 r.;
- zmiana liczby zdarzeń kolejowych w 2017 r. w stosunku do roku 2016;
- liczba wydanych decyzji administracyjnych (uwzględniono obszary tematyczne, w których zidentyfikowano najwięcej naruszeń, będących podstawą do wydania decyzji administracyjnych).

W roku 2018 priorytetami nadzoru Prezesa UTK były następujące zagadnienia:

- Funkcjonowanie Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem;
- Funkcjonowanie Systemu Zarządzania Utrzymaniem;
- Stan techniczny i proces utrzymania infrastruktury kolejowej i przyległych gruntów;
- Stan techniczny, proces utrzymania i klasyfikacja skrzyżowań linii kolejowych z drogami;
- Stan techniczny i proces utrzymania urządzeń sterowania ruchem kolejowym;
- Stan techniczny i proces utrzymania sieci trakcyjnej;
- Prowadzenie ruchu kolejowego (w tym bezpieczeństwo prowadzenia prac inwestycyjnych);

- Funkcjonowanie ratownictwa technicznego zarządców infrastruktury;
- Stan techniczny, proces utrzymania i oznakowania pojazdów kolejowych;
- Stan techniczny i proces utrzymania urządzeń detekcji stanów awaryjnych taboru DSAT;
- Przygotowanie i realizacja procesu przewozowego, w tym przygotowanie pociągów do jazdy (z uwzględnieniem praw pasażera);
- Proces przewozu kolejną towarów niebezpiecznych;
- Bezpieczeństwo eksploatacji bocznic kolejowych;
- Kwalifikacje pracowników związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego;
- Czas pracy maszynistów, w tym składanie i przekazywanie do Prezesa UTK oświadczeń;
- Interoperacyjność kolei;
- Komisje kolejowe.

6.3. Wnioski z podjętych działań nadzorczych

Prezes UTK, zgodnie z przyznanymi mu na mocy obowiązujących regulacji prawnych kompetencjami, realizuje nadzór nad podmiotami, których działalność ma wpływ na bezpieczeństwo ruchu. W wyniku prowadzonych czynności kontrolnych weryfikacji poddaje się przestrzeganie przez podmioty rynku kolejowego przepisów prawa, a w przypadku stwierdzenia w tym zakresie nieprawidłowości, wskazuje się zalecenia mające na celu usunięcie naruszeń oraz wdrożenie adekwatnych środków profilaktycznych i naprawczych. Realizowane przez Prezesa UTK formy nadzoru pozwalają na stałe monitorowanie poziomu bezpieczeństwa w transporcie kolejowym oraz identyfikowanie ewentualnych zjawisk i sytuacji mogących prowadzić do powstania zagrożenia w tym obszarze. Na podstawie przyznanych Prezesowi UTK kompetencji nadzorczych dokonuje się oceny funkcjonowania systemu kolejowego w wielu jego aspektach oraz podmiotów kolejowych spełniających różnorodne funkcje, a to z kolei przekłada się w sposób bezpośredni na kształtowanie bezpiecznych i konkurencyjnych usług w transporcie kolejowym.

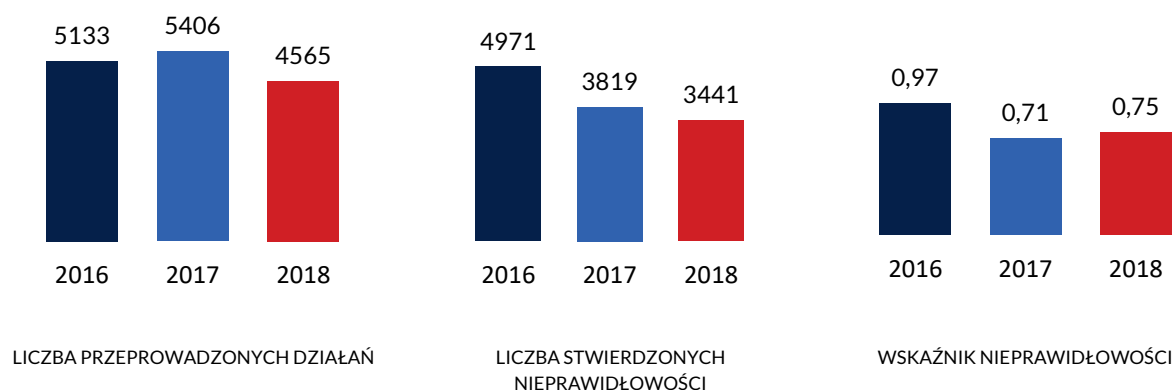
Wieloetapowy proces tworzenia planu nadzoru pozwolił wytypować do kontroli kilkanaście obszarów, które w 2018 r. były weryfikowane podczas realizacji blisko 900 zaplanowanych działań nadzorczych. Wskazać należy, że wszystkie czynności ujęte w planie nadzoru zostały zrealizowane.

Co więcej należy dodać, że każdy Oddział Terenowy UTK przeprowadził średnio ponad 500 działań pozaplanowych. Wynikało to w głównej mierze z realizacji czynności związanych z nadzorem nad postępowaniami prowadzonymi przez komisje kolejowe, które są podejmowane w wyniku zaistniałych zdarzeń kolejowych oraz kierowanych do Prezesa UTK zgłoszeń w zakresie bezpieczeństwa ruchu kolejowego, w których podejmowane są działania ad hoc, a co za tym idzie są niemożliwe do zaplanowania. Należy jednak mieć na uwadze, że w trakcie procesu planowania działań nadzorczych, tego rodzaju czynności uwzględniane są, na podstawie wartości z roku ubiegłego, w pracochłonności wyliczanej w kontekście obszarów nadzorczych oraz potencjału Oddziałów Terenowych UTK.

Ogólnie w 2018 r. w wyniku 4565 działań nadzorczych stwierdzonych zostało 3441 nieprawidłowości. Dla porównania w 2017 r. było to 5406 działań nadzorczych oraz 3819 nieprawidłowości.

Odnosząc się do zaprezentowanych powyżej danych w zakresie wskaźnika nieprawidłowości na przestrzeni ostatnich lat, szczególnie zauważalną kwestią jest znaczący spadek tej wartości w porównaniu z rokiem 2016 oraz niewielki wzrost do roku 2017. W roku 2016 miernik ten znajdował się na poziomie 0,97, co oznacza spadek o 0,22 (-23 %) w stosunku do roku 2018, natomiast w porównaniu do 2017 r. zanotowano wzrost na poziomie 0,04.

Rys. 10 Rys. Ogólne dane statystyczne za lata 2016-2018



Należy zwrócić uwagę, że zmiana wskaźnika nieprawidłowości w analizowanych okresach sprawozdawczych, nie osiąga już tak wysokich wartości, jak miało to miejsce na przestrzeni lat 2015/2016 (w tym okresie odnotowany został spadek wskaźnika o 55 %). Wskaźnik nieprawidłowości w latach 2017/2018 utrzymuje się na zbliżonym poziomie. Oznacza to, że podejmowane przez Prezesa UTK działania nadzorcze przyniosły wymierne skutki w postaci poprawy bezpieczeństwa w transporcie kolejowym, jednak obecnie konieczne jest podejmowanie również innych działań, przede wszystkim tych o charakterze profilaktycznym i edukacyjnym, które pozwolą na podjęcie kolejnych kroków w kierunku kształtowania bezpiecznych przewozów kolejowych. Warto jednak podkreślić, że powyższe dane oznaczają również stopniowe osiąganie przez podmioty rynku kolejowego charakteru organizacji dojrzałych i świadomych, które w sposób rzetelny podchodzą do kwestii bezpieczeństwa transportu kolejowego, a pojawiające się jeszcze nieprawidłowości, stanowią możliwość do samodoskonalenia i wdrażania innowacyjnych rozwiązań, wpływających w sposób pozytywny na cały system kolejowy.

W wyniku stwierdzonych w trakcie kontroli naruszeń, w 2018 r. Prezes UTK wydał łącznie 741 decyzji administracyjnych (o 28 więcej w porównaniu z 2017 r.).

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

W wyniku postępowań prowadzonych w sprawie stwierdzenia naruszeń bezpieczeństwa transportu kolejowego i usunięcia nieprawidłowości w wyznaczonym terminie wydanych zostało 69 decyzji administracyjnych. Większość z nich, bo aż 44, dotyczyła niewłaściwego stanu infrastruktury kolejowej (w tym utrzymania bocznic kolejowych). Ponadto w 12 przypadkach stwierdzony został niewłaściwy stan pojazdów kolejowych, natomiast 9 postępowań zakończyło się stwierdzeniem naruszenia zasad określonych w Systemach Zarządzania Bezpieczeństwem funkcjonujących w kontrolowanych podmiotach. W 2018 r. wydano również 4 decyzje w przedmiocie braku zachowania wymagań, jakie powinni spełniać pracownicy związani z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych.

6.3.1. Nadzór nad podmiotami funkcjonującymi w oparciu o System Zarządzania Bezpieczeństwa

Zgodnie z art. 4 rozporządzenia Komisji (UE) nr 1158/2010 oraz art. 4 rozporządzenia Komisji (UE) nr 1169/2010 po wydaniu certyfikatu i autoryzacji bezpieczeństwa krajowe organy bezpieczeństwa, nadzorują stałe stosowanie przez przedsiębiorstwa kolejowe i zarządców infrastruktury systemu zarządzania bezpieczeństwem oraz stosują zasady nadzoru określone odpowiednio w załączniku IV oraz załączniku III. Z tego względu podmioty te powinny udokumentować zastosowane przez siebie procedury i rozwiązania w sposób umożliwiający:

- ocenę przed wydaniem certyfikatu/ autoryzacji bezpieczeństwa,
- nadzór po wydaniu certyfikatu/ autoryzacji bezpieczeństwa,
- przedłużenie ważności certyfikatu autoryzacji bezpieczeństwa.

Zgodnie z treścią punktu 2 odpowiednio załącznika IV i III do przywołanych rozporządzeń Komisji UE, Prezes UTK powinien podejmować działania w celu zapewnienia zgodności lub pociągnięcia tych podmiotów do odpowiedzialności z tytułu niewywiązania się z obowiązków prawnych w sposób proporcjonalny do ewentualnego zagrożenia dla bezpieczeństwa lub potencjalnej wagi niezgodności, w tym wszelkich faktycznych lub potencjalnych szkód. Niewdrożenie systemu bezpieczeństwa w transporcie kolejowym może skutkować niespełnianiem warunków wydania certyfikatu/ autoryzacji bezpieczeństwa, co z kolei może powodować obowiązek organu do wydania decyzji sankcyjnych.

Łącznie w 2018 r. zostały przeprowadzone 153 działania nadzorcze w zakresie funkcjonowania systemu zarządzania bezpieczeństwem, w toku których stwierdzono 968 nieprawidłowości, co pozwoliło na ukształtowanie wskaźnika nieprawidłowości na poziomie 6,33. Dla porównania w 2017 r. zrealizowanych zostało 168 czynności kontrolnych w tym zakresie tematycznym, a liczba stwierdzonych nieprawidłowości wyniosła 1048. Wskaźnik nieprawidłowości ukształtował się na poziomie 6,24. Oznacza to, że zmiana tego miernika w latach 2017/2018 wyniosła 0,09.

Należy zauważyć, że działalność w branży kolejowej podlega złożonym i stale zmieniającym się warunkom, w których każdy podmiot działający w oparciu o system zarządzania bezpieczeństwem musi wykazać, że spełnia wszystkie dotyczące go wymagania w zakresie bezpieczeństwem.

Wyniki dotychczasowych działań nadzorczych w kontekście bezpieczeństwa wyraźnie wskazują, że zarządzanie w takich podmiotach powinno uwzględniać wspólne rozwiązania, możliwość przyjęcia działań doraźnych, uporządkowane wdrażanie i procesy operacyjne oraz podział odpowiedzialności według poszczególnych obszarów działania. Tylko zarządzanie przez te podmioty w uporządkowany sposób przynosi korzyści, tj. wytwarza wartość dodaną poprzez ogólną poprawę wyników (efektywność operacyjną), poprawę relacji z klientami i organem nadzorczym oraz budowanie pozytywnej kultury bezpieczeństwa.

Potrzebę uznania kontroli systemowych za jeden z priorytetów nadzoru Prezesa UTK uzasadnia również analiza nieprawidłowości stwierdzonych podczas kontroli systemowych w ubiegłych latach. Wskaźnik nieprawidłowości w 2018 r. odnotował niewielki wzrost. Ponadto na uwagę zasługuje fakt, że w ostatnim czasie, wciąż kształtuje się on na wysokim poziomie – średnio w roku 2017 – 6,24, w roku 2018– 6,33 nieprawidłowości na kontrolę. Poniekąd tak wysoki – w porównaniu do innych zakresów – wskaźnik wynika z szerokiego zakresu kontroli, obejmującego całą działalność przedsiębiorstwa, ale jednocześnie wskazuje na dużą liczbę stwierdzanych naruszeń. W związku z tym wszystkie podmioty posiadające certyfikat/ autoryzację bezpieczeństwa należy poddać szerokiej weryfikacji, również pod względem realizacji wydanych w toku wcześniejszych działań kontrolnych zaleceń i wytycznych, przede wszystkim w kontekście usunięcia wskazywanych dotychczas nieprawidłowości, jak i wdrażania właściwych środków profilaktycznych i naprawczych.

Prawidłowo funkcjonujący system zarządzania bezpieczeństwem (SMS) powinien obejmować swoimi procedurami wszystkie procesy mające wpływ na bezpieczeństwo, tak więc kontrola całego systemu lub wybranych procesów pozwala na kompleksowy nadzór nad przestrzeganiem przez podmiot wymogów związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego. W oparciu o założenia rozporządzenia Komisji (UE) nr 1158/2010 oraz 1169/2010 kontroli poddawane były również węższe zakresy tematyczne, które stanowią część składową działalności certyfikowanego/autoryzowanego przewoźnika kolejowego/zarządcy infrastruktury.

6.3.2. Bezpieczeństwo eksploatacji 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. Z tego względu powyższy zakres poddawany jest szczegółowemu nadzorowi Prezesa UTK, który ma na celu nie tylko eliminowanie zagrożeń wstępujących w obszarze infrastruktury kolejowej, lecz również weryfikację skutecznego wdrożenia adekwatnych środków naprawczych i prewencyjnych.

W związku z powyższym w 2018 r. Prezes UTK przeprowadził 448 działań w zakresie nadzoru nad stanem technicznym i eksploatacją infrastruktury kolejowej. Do katalogu tych czynności należy zaliczyć zakresy bardziej szczegółowe:

- stan techniczny i proces utrzymania infrastruktury kolejowej, w tym obiektów inżynierskich;
- stan techniczny, proces utrzymania i klasyfikacja skrzyżowań linii kolejowych z drogami publicznymi;
- stan techniczny i proces utrzymania urządzeń sterowania ruchem kolejowym;
- stan techniczny i proces utrzymania sieci trakcyjnej;
- stan techniczny i proces utrzymania urządzeń detekcji stanów awaryjnych taboru DSAT;
- bezpieczeństwo prowadzenia prac inwestycyjnych;
- funkcjonowanie ratownictwa technicznego zarządców infrastruktury;
- prowadzenie ruchu kolejowego.

W wyniku przeprowadzonych działań stwierdzono 773 nieprawidłowości, co pozwoliło określić wskaźnik nieprawidłowości na poziomie 1,73. Wskazane naruszenia stwierdzone zostały w przypadku 179 działań, co stanowi ok. 40 %. Dla porównania w 2017 r. było to 650 działań nadzorczych, 1182 nieprawidłowości, a wskaźnik nieprawidłowości ukształtował się na poziomie 1,82. Oznacza to, że rozpatrując zmianę na przestrzeni lat 2017/2018 nastąpiło obniżenie wskaźnika nieprawidłowości w ramach funkcjonowania infrastruktury kolejowej o - 0,09. Jest to pozytywny trend, który wskazuje na poprawę w zakresie stanu technicznego i utrzymania infrastruktury oraz poszczególnych jej elementów, co wpływa w sposób bezpośredni na bezpieczeństwo przewozów kolejowych.

Kwestie związane ze stanem technicznym i utrzymaniem infrastruktury kolejowej na przestrzeni kolejnych lat są najczęstszym tematem zgłoszeń w zakresie bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Ponadto nieprawidłowości w zakresie stanu technicznego i procesu utrzymania infrastruktury kolejowej stanowią jedną z głównych przyczyn wydania przez Prezesa UTK decyzji administracyjnych. W 2018 r. Prezes UTK wydał 44 decyzje dotyczące naruszeń w zakresie stanu technicznego i utrzymania infrastruktury kolejowej oraz 51 decyzji w zakresie ograniczeń ruchu kolejowego. Świadczy to o istocie tego zagadnienia wpływającego na kształtowanie bezpiecznych i konkurencyjnych przewozów kolejowych.

6.3.3. Działania nadzorcze prowadzone na przejazdach kolejowo-drogowych

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

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

Mając na uwadze istotę powyższych kwestii, w 2018 r. czynnościami kontrolnym objęto łącznie 184 przejazdy. Wskaźnik nieprawidłowości wyniósł odpowiednio w 2018 roku 0,72, a w 2017 r. 0,67. Oznacza to, że ogólna wartość nieprawidłowości stwierdzanych w tym zakresie utrzymuje się na podobnym poziomie.

W wyniku stwierdzanych nieprawidłowości, wskazujących na naruszenie przez kontrolowany podmiot obowiązków nałożonych treścią przepisów w zakresie bezpieczeństwa transportu kolejowego, w roku 2018 wydano 9 decyzji dotyczących nieprawidłowości na przejazdach kolejowych. Ponadto w 2018 roku skierowano 38 pism do zarządców dróg w celu weryfikacji stwierdzonych nieprawidłowości w oznakowaniu i stanie technicznym skrzyżowań linii kolejowych z drogami.

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

Wszelkie działania podejmowane przez Prezesa UTK mają na celu kreowanie bezpiecznych i konkurencyjnych warunków świadczenia usług transportu kolejowego. Mając na uwadze fakt, że jednym z zasadniczych obszarów, który oddziałuje na poziom bezpieczeństwa transportu kolejowego jest stan techniczny, proces utrzymania i oznakowania pojazdów kolejowych oraz realizacja procesu przewozowego zakres ten od kilku lat objęty jest szczególnym nadzorem.

W 2018 r. Prezes UTK przeprowadził blisko 800 działań nadzorczych, w ramach których weryfikacji poddano nie tylko stan techniczny i proces utrzymania pojazdów kolejowych, ale również przygotowanie i realizację procesu przewozowego, w tym m.in. przygotowanie pociągów do jazdy, funkcjonowanie Systemu Dynamicznej Informacji Pasażerskiej, zmiany rozkładów jazdy.

Warto zaznaczyć, że eksploatacja pojazdów kolejowych powinna odbywać się z zachowaniem wszelkich wymagań technicznych i organizacyjnych. W związku z tym w trakcie kontroli pojazdów kolejowych sprawdzane są nie tylko elementy odpowiedzialne za bezpieczeństwo np.: zestawy kołowe, stan techniczny drzwi, kwalifikacje maszynistów czy drużyny konduktorskiej, ale również weryfikowane są zagadnienia związane komfortem podróżowania. Ponadto istotnym elementem prowadzonych działań są kontrole skuteczności stosowania procedur dotyczących postępowania podczas realizacji przewozów pociągami, których długość przekracza długość peronu.

W ramach omawianych działań odnotowano ponad 550 nieprawidłowości, co w odniesieniu do ogólnej liczby naruszeń stwierdzonych w analizowanym okresie stanowi, podobnie jak w roku 2017, ok. 16%. Wskazane nieprawidłowości odnotowane zostały w przypadku ponad 230 spraw, co stanowi ok. 30% wszystkich zrealizowanych działań w tym zakresie. Wskaźnik nieprawidłowości dla analizowanego zakresu wyniósł 0,70, co w odniesieniu do roku 2017 oznacza spadek o blisko 0,2.

Wszystkie stwierdzone podczas kontroli naruszenia znalazły swoje odzwierciedlenie w przekazywanych podmiotom protokołach kontroli, natomiast zalecenia dotyczące ich usunięcia – w wystąpieniach pokontrolnych. Dodatkowo wskazać należy, że zgodnie z przepisami ustawy o transporcie kolejowym, Prezes UTK posiada uprawnienia do stwierdzenia w drodze decyzji naruszenia przepisów w zakresie bezpieczeństwa transportu kolejowego oraz nakazania usunięcia nieprawidłowości w określonym terminie (art. 14 ust. 1), a także wyłączenia z eksploatacji pojazdu kolejowego lub ograniczenia jego eksploatacji w określonych przypadkach (art. 14 ust. 2 pkt 2). Na tej podstawie w 2018 r. wydano 297 decyzji administracyjnych.

Największą grupę stanowią decyzje wydane w przedmiocie wyłączenia z eksploatacji pojazdów kolejowych (152 decyzje) oraz w zakresie ograniczenia eksploatacji pojazdów kolejowych (133 decyzje). Prezes UTK wydał także 12 decyzji dotyczących stwierdzenia naruszenia przepisów dot. utrzymania pojazdów kolejowych.

Podkreślić należy, że tematyka dotycząca stanu technicznego pojazdów kolejowych wielokrotnie stanowi przedmiot zgłoszeń z zakresu naruszenia bezpieczeństwa, wpływających do Prezesa UTK. Każdy sygnał świadczący o wystąpieniu potencjalnych nieprawidłowości lub zagrożenia jest weryfikowany w drodze czynności kontrolnych, a w przypadku stwierdzenia naruszeń Prezes UTK nakazuje ich usunięcie oraz wdrożenie adekwatnych działań naprawczych. W 2018 r., podobnie jak w roku 2017, 11% zgłoszeń dotyczyło wskazanego obszaru.

6.3.5. Nadzór nad procesem przewozu towarów niebezpiecznych koleją

Proces przewozu koleją towarów niebezpiecznych stanowi jeden z priorytetowych obszarów nadzorczych Prezesa UTK. W trakcie działań nadzorczych weryfikowane są m.in. zgodność wykonywanego przewozu z wymaganiami określonymi w RID oraz w ustawie o transporcie kolejowym, prawidłowość sporządzenia dokumentów przewozowych, dodatkowe wyposażenie lokomotywy, prawidłowość oznakowania, wyposażenie i stan techniczny wykorzystywanych środków transportu, a także przeszkolenie osób wykonujących przewóz towarów niebezpiecznych oraz czynności związane z tym przewozem.

W 2018 r. Prezes UTK przeprowadził łącznie 56 kontroli w omawianym obszarze. Największą liczbę kontroli przeprowadzono wobec przewoźników kolejowych (ponad 60%), użytkowników bocznic kolejowych (21,4%) oraz zarządców infrastruktury kolejowej (16,07%). Pozostałą część stanowiły działania zrealizowane wobec innych podmiotów (przedsiębiorstw prowadzących działalność związaną z rozładunkiem i napełnianiem jednostek transportowych).

Należy dodać, że jeden podmiot może pełnić funkcję kilku uczestników przewozu towarów niebezpiecznych. Sytuacja ta jest szczególnie widoczna w przypadku użytkowników bocznic kolejowych, gdzie w dużej mierze realizowane są procesy związane z załadunkiem i rozładunkiem towarów niebezpiecznych.

Podkreślenia wymaga fakt, że nieprawidłowości w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych stwierdzono wyłącznie w przypadku 20 działań, co stanowi ok. 36% wszystkich spraw realizowanych w zakresie przewozu koleją towarów niebezpiecznych. Dla porównania w roku 2017 udział ten oscylował w granicach 57%. W wyniku przeprowadzonych czynności w 2018 r. wykazano 57 nieprawidłowości, a wskaźnik nieprawidłowości wyniósł 1,02, natomiast w 2017 roku wynosił on 1,28. Spadek omawianego wskaźnika świadczy przede wszystkim o rosnącej świadomości podmiotów uprawnionych do przewozu towarów niebezpiecznych, a to z kolei przekłada się na poprawę bezpieczeństwa i minimalizację ryzyka zaistnienia zdarzeń zagrażających zarówno życiu, mieniu, jak i środowisku.

Wszystkie odnotowywane nieprawidłowości zostają szczegółowo opisane w protokołach kontroli. Na tej podstawie podmiot zostaje zobowiązany do usunięcia naruszeń tak, by w kolejnych etapach procesu nadzorczego można było dokonać weryfikacji ich usunięcia i wdrożenia adekwatnych działań naprawczych.

Wskazać należy, że zgodnie z ustawą o przewozie towarów niebezpiecznych, Prezes UTK może nałożyć na podmioty rynku kolejowego kary pieniężne za naruszenia w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych. Wysokości kar określone są w załączniku nr 2 do ustawy. Zostały one określone w sposób bezwzględny, tj. dla każdego naruszenia podana jest konkretna wysokość kary. Mieszczą się one w granicach od 200 zł do 10 000 zł i zależą od wagi naruszenia.

W 2018 r. Prezes UTK wydał 9 decyzji administracyjnych w sprawie nałożenia kar pieniężnych za nieprawidłowości stwierdzone podczas kontroli dotyczących przewozu towarów niebezpiecznych.

Podsumowując wyniki działań nadzorczych prowadzonych przez Prezesa UTK w roku 2018 w zakresie przewozu towarów niebezpiecznych należy wnioskować, że stan bezpieczeństwa w tym obszarze utrzymuje się na stałym poziomie. Świadczyć o tym może m.in. wartość wskaźnika nieprawidłowości, który odnotował spadek z 1,2 w 2017 r. do 0,96 w 2018 r.

6.4. Współpraca z organami innych państw członkowskich

W 2018 r. kontynuowano współpracę z krajowymi władzami ds. bezpieczeństwa Węgier, Litwy i Czech. Współpraca ta oparta jest na porozumieniach zakładających 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 Polski wraz z Litwą, Czechami i Węgrami mogą również wymieniać informacje związane z poważnymi niezgodnościami, mogącymi mieć wpływ na bezpieczeństwo oraz znaczącymi zmianami wprowadzonymi w systemach zarządzania bezpieczeństwem przedsiębiorstw kolejowych, które wymagają zmiany certyfikatów bezpieczeństwa części A.

Prezes UTK, jako krajowa władza bezpieczeństwa (NSA PL) w 2018 r. przygotował raport roczny w zakresie wspólnego nadzoru nad przewoźnikami kolejowymi, którzy realizują przewozy w Polsce jak i w innych krajach na podstawie części B certyfikatu bezpieczeństwa. W związku z niedawnym rozpoczęciem działalności oraz uzyskaniem certyfikatów cz. B na terenie Polski przez czeskich przewoźników, w bieżącym roku przekazane zostaną do czeskiej NSA wyniki kontroli, które zostały wskazane w tegorocznym Planie Nadzoru Prezesa UTK na rok 2019.

Planowanie działań nadzorczych Prezes UTK opiera między innymi na wiedzy w zakresie wolumenu wykonywanej przez przewoźników kolejowych pracy przewozowej, rozmiaru danego przedsiębiorstwa oraz zakresu prowadzonej przez niego działalności. W związku z powyższym dedykuje on określoną liczbę działań nadzorczych w danym roku dla każdego przedsiębiorcy w sposób indywidualny, uwzględniając jednocześnie rozmiar prowadzonej działalności i udział danego przedsiębiorstwa w ogóle wolumenu przewozów realizowanych w Polsce w danym roku. Raport roczny NSA składa się także z przekazanych informacji od krajowych przewoźników kolejowych posiadających w innych krajach członkowskich Unii Europejskiej certyfikat części B w zakresie:

- prowadzonej działalności przewozowej w 2018 roku na terenie państwa członkowskiego, z którym krajowe NSA podpisało porozumienie,
- oceny ryzyka (w tym w zakresie współpracy z podwykonawcami) w obszarze działalności prowadzonej na terenie państwa członkowskiego, z którym krajowe NSA podpisało porozumienie,
- planów działania i celów bezpieczeństwa w obszarze działalności prowadzonej na terenie państwa członkowskiego, z którym krajowe NSA podpisało porozumienie,
- przeprowadzonych audytów wewnętrznych w obszarze działalności prowadzonej na terenie państwa członkowskiego z którym krajowe NSA podpisało porozumienie,
- analizy zdarzeń kolejowych zaistniałych w ramach działalności prowadzonej na terenie państwa członkowskiego z którym krajowe NSA podpisało porozumienie,
- wprowadzenia znaczących zmian związanych m.in. z rozpoczęciem, zakończeniem czy prowadzeniem działalności na terenie państwa członkowskiego z którym krajowe NSA podpisało porozumienie.

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

Jedną z podstawowych kompetencji Prezesa UTK, wynikających z ustawy o transporcie kolejowym, jest sprawowanie nadzoru nad podmiotami, których działalność ma wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego i bezpieczeństwo eksploatacji kolei. W ramach tych działań Prezes UTK podejmuje kontrole spełniania warunków lub wymagań zawartych w autoryzacjach bezpieczeństwa, certyfikatach bezpieczeństwa oraz certyfikatach podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie oraz zgodności działania tych podmiotów z przepisami Unii Europejskiej i prawa krajowego w zakresie bezpieczeństwa transportu kolejowego.

Prezes UTK, wypełniając rolę krajowego organu ds. bezpieczeństwa, zobligowany jest do stałego monitorowania rynku kolejowego, co pozwala na gromadzenie wiedzy na temat ryzyka związanego z funkcjonowaniem ww. podmiotów rynku kolejowego, a także wskazanie, które rodzaje ryzyka są najbardziej znaczące w kontekście występujących zdarzeń kolejowych.

Stosownie do art. 3 rozporządzenia Komisji (UE) 1077/2012, na podstawie wyników przeprowadzonych analiz, Prezes UTK opracowuje i realizuje strategię oraz plan nadzoru, w którym określa obszary, wobec których należy inicjować działania zmierzające do minimalizacji ich negatywnego oddziaływania na ogólny poziom bezpieczeństwa systemu kolejowego.

Źródłem informacji niezbędnych do rozpoczęcia procesu planowania działań nadzorczych na dany rok są wyniki analiz dotyczących funkcjonowania rynku kolejowego, w tym w szczególności danych w zakresie zaistniałych zdarzeń kolejowych, prowadzonych w wyznaczonych obszarach tematycznych działań kontrolnych, prowadzonych postępowań administracyjnych oraz zgłoszeń w zakresie zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego kierowanych do Prezesa UTK. Na podstawie opracowanego materiału Prezes UTK dokonuje oceny stanu bezpieczeństwa w kontekście przedmiotowym – zakresów tematycznych objętych nadzorem Prezesa UTK – oraz podmiotowym – podmiotów rynku kolejowego, które prowadzą działalność w tym obszarze.

W związku z powyższym w planie nadzoru Prezesa UTK na rok 2018 wskazano wszystkie podmioty posiadające: certyfikat bezpieczeństwa, certyfikat podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie pojazdów kolejowych oraz autoryzację bezpieczeństwa wydane przez Prezesa UTK, określając jednocześnie zakres wykonywanych w tych podmiotach działań nadzorczych, tj. w pełnym zakresie obejmującym wszystkie procesy (krytyczne, koordynujące i wspomagające) składające się na proces główny, odpowiednio – proces przewozu, proces utrzymania pojazdów lub udostępniania infrastruktury kolejowej albo w zakresie szczegółowym, w obszarach, w których stwierdzono najwięcej niezgodności.

Prezes UTK realizując zadania nadzoru nad podmiotami funkcjonującymi w oparciu o właściwe systemy zarządzania ma na uwadze w szczególności obowiązki dotyczące sprawowania nadzoru nad realizacją zaleceń bezpieczeństwa wypracowywanych na podstawie wniosków wyciąganych z poważnych wypadków, wypadków i incydentów, które miały miejsce na krajowej i lub europejskiej sieci kolejowej.

W warunkach polskich zalecenia bezpieczeństwa wydawane są przez Przewodniczącego Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych (PKBWK), który pełni rolę krajowego organu dochodzeniowego (NIB), w świetle przepisów Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei (Dz. Urz. UE Nr L138/102 z 25.05.2016).

Zgodnie z art. 28l ust. 8 – 9 ustawy o transporcie kolejowym zalecenia opracowane przez PKBWK, są kierowane do Prezesa UTK, a w uzasadnionych przypadkach do innych zainteresowanych podmiotów, w tym podmiotów w innych państwach członkowskich Unii Europejskiej.

Prezes UTK dokonuje analizy skierowanych do niego zaleceń uwzględniając konieczność zapewnienia systemowego podejścia do zarządzania bezpieczeństwem i minimalizacji ryzyka w transporcie kolejowym.

Prezes UTK może uwzględnić zalecenia i przyjąć je do realizacji lub przekazać je w całości albo w części do realizacji zarządcom, przewoźnikom kolejowym lub innym podmiotom, których działalność ma wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego i bezpieczeństwo eksploatacji kolei, podlegającym regulacji na podstawie przepisów ww. ustawy. Prezes UTK sprawuje nadzór nad realizacją zaleceń oraz informuje PKBWK o sposobie postępowania z jej zaleceniami.

Podmioty, do których kierowane są zalecenia określają planowany sposób dalszego postępowania, uwzględniając wymagane kryteria, a w stosownych przypadkach także rozwiązania przyjęte w swoich systemach zarządzania bezpieczeństwem lub innych systemach zarządzania oraz informują Prezesa UTK o planowanym postępowaniu z zaleceniem.

Jeżeli planowane postępowanie z zaleceniem nie spełnia wymaganych kryteriów, Prezes UTK i podmioty, do których kierowane są zalecenia, w razie potrzeby z udziałem PKBWK, współpracują w celu wypracowania porozumienia określającego inny sposób postępowania z zaleceniem.

W przypadku braku podjęcia postępowania z zaleceniem, albo nieosiągnięcia porozumienia, co do sposobu jego wdrożenia, Prezes UTK może, w drodze decyzji, nałożyć obowiązek wdrożenia zalecenia, wskazując w decyzji termin i sposób wdrożenia zaleceń.

Ponadto należy wskazać, że zgodnie z art. 13 ust. 1a pkt. 7a ustawy o transporcie kolejowym, Prezes UTK sprawuje nadzór nad postępowaniami prowadzonymi przez komisję kolejową, o której mowa w art. 28m ust. 1 ww. ustawy prowadzącej postępowania w sprawach wypadków i incydentów. Tryb postępowania komisji kolejowej określa rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym (Dz. U. z 2016 r. poz. 369), zwanym dalej „rozporządzeniem w sprawie wypadków”.

Stosownie do § 26 ust. 1 – 2 oraz § 27 ust. 1 rozporządzenia w sprawie wypadków do zadań komisji kolejowej należy sporządzenie protokołu ustaleń końcowych, w którym określone są okoliczności i przyczyn wypadku lub incydentu, rozmiary poniesionych strat oraz wnioski zapobiegające powstaniu podobnego wypadku lub incydentu w przyszłości.

Komisja kolejowa wypracowuje wnioski zapobiegawcze, przy uwzględnieniu stosowanych systemów zarządzania bezpieczeństwem, systemów zarządzania utrzymaniem lub przepisów wewnętrznych, mających na celu, tam gdzie jest to uzasadnione, ograniczenie poziomu ryzyka związanego z przyczynami, które doprowadziły do powstania wypadku lub incydentu. Wraz z wnioskami zapobiegawczymi komisja kolejowa określa jednostki organizacyjne odpowiedzialne za ich wdrożenie.

Prezes UTK dokonując kontroli weryfikuje każdorazowo prawidłowość stosowania procedur stanowiących element przyjętych przez nadzorowane podmioty systemów zarządzania zapewniających, że zalecenia organu dochodzeniowego lub komisji kolejowych traktowane są we właściwy sposób.

Działania te, w przypadku certyfikowanych przewoźników kolejowych i autoryzowanych zarządców infrastruktury kolejowej, wykonywane są w celu ustalenia zgodności z kryteriami określonymi w załącznikach II w sekcji Q odpowiednio: rozporządzenia Komisji Europejskiej 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. Urz. UE Nr L326/11 z 10.12.2010) lub rozporządzenia Komisji Europejskiej nr 1169/2010 z dnia 9 grudnia 2010 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do zgodności z wymogami dotyczącymi uzyskania kolejowych autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa (Dz. Urz. Nr 327/13 z 11.12.2010).

W przypadku podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie pojazdów kolejowych weryfikacja ta wykonywana jest w oparciu o kryteria określone w załączniku III rozporządzenia 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 (Dz. Urz. (UE) Nr L122/22 z 11.05.2011).

W aspekcie zapobiegania występowania zdarzeń kolejowych w ujęciu systemowym kluczową kwestią dla Prezesa UTK jest prawidłowe funkcjonowanie w nadzorowanych podmiotach procesu monitorowania, o którym mowa w Rozporządzeniu 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 (Dz. Urz. Nr L320/8 z 17.11.2012 r.).

Z uwagi na powyższe, w ramach prowadzonych działań Prezes UTK dokonuje weryfikacji skuteczności wykonywanych metod wdrażania przez zobowiązane podmioty zaleceń w zakresie bezpieczeństwa, procesów operacyjnych jak i panujących warunków niezbędnych w celu wykrycia utajonych błędów systemu, czyli takich jego elementów, które stanowią lub wkrótce mogą stanowić zagrożenie.

Nadmienić należy, że prowadzone przez Prezesa UTK działania nadzorcze nad systemami zarządzania bezpieczeństwem dotyczą monitorowania efektów związanych z realizacją zadań w zakresie jego podstawowych elementów, tj.:

- programów poprawy bezpieczeństwa zarządców infrastruktury i przewoźników kolejowych określających ich cele, w tym w zakresie ilościowych i jakościowych parametrów osiągnięcia określonego poziomu bezpieczeństwa, sposobów przekazania informacji zawartych w programie pracownikom nadzorowanego podmiotu;
- planów umożliwiających realizację celów przyjętych w programach poprawy bezpieczeństwa oraz spełnienie warunków określonych w technicznych specyfikacjach interoperacyjności, przepisach Unii Europejskiej dotyczących bezpieczeństwa transportu kolejowego, krajowych przepisach bezpieczeństwa oraz właściwych decyzjach Prezesa UTK;
- polityce bezpieczeństwa zatwierdzonej przez kierownictwo zarządcy infrastruktury kolejowej lub przewoźnika kolejowego;
- procedur dotyczących utrzymania infrastruktury kolejowej, urządzeń służących do prowadzenia ruchu kolejowego oraz pojazdów kolejowych, na poziomie zgodnym z właściwymi standardami i warunkami obowiązującymi w zakresie bieżącego utrzymania oraz w okresie całego wieloletniego cyklu użytkowania;
- procedur i metod dokonywania u zarządcy infrastruktury kolejowej lub przewoźnika kolejowego oceny ryzyka powstałego w związku z prowadzoną działalnością, w tym określania, wdrażania i monitorowania środków kontroli ryzyka;
- systemów i programów szkoleń pracowników bezpośrednio związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego, z przewozem towarów niebezpiecznych, przesyłek nadzwyczajnych, obsługą i utrzymaniem urządzeń biorących udział w prowadzeniu ruchu i pojazdów oraz zapewniających kwalifikacje pracowników na poziomie gwarantującym właściwe i bezpieczne prowadzenie działalności;
- rozwiązań stosowanych u zarządcy infrastruktury kolejowej lub przewoźnika kolejowego zapewniających prawidłowy dostęp do informacji związanych z bezpieczeństwem w ramach przedsiębiorstwa oraz wymianę informacji pomiędzy uczestnikami procesu przewozowego na określonej infrastrukturze, a także sposób dokumentowania informacji oraz tryb sprawowania nadzoru nad ważnymi informacjami dotyczącymi bezpieczeństwa;
- procedur zgłaszania i dokumentowania wszystkich zaistniałych wypadków i incydentów zapewniające, aby wszystkie były zgłaszane i badane w celu określenia i realizacji działań zapobiegawczych;
- stosowanych u zarządcy infrastruktury kolejowej lub przewoźnika kolejowego postanowień o częstotliwości i trybie wewnętrznych audytów oraz kontroli systemu bezpieczeństwa na różnych poziomach zarządzania w zakresie zagadnień związanych z bezpieczeństwem;
- systemów alarmowania i informowania o niebezpieczeństwach, w tym wszelkie uzgodnień z odpowiednimi władzami publicznymi;

- innych postanowień wynikających z planów działania zarządcy infrastruktury kolejowej lub przewoźnika kolejowego,

Natomiast działania nadzorcze nad systemami zarządzania utrzymaniem dotyczą monitorowania efektów związanych z realizacją zadań wynikających z poszczególnych funkcji, tj.:

- funkcji zarządzania, która umożliwia nadzór nad pozostałymi funkcjami i ich koordynowanie, a także pozwala zapewnić bezpieczny stan wagonu towarowego w systemie kolejowym;
- funkcji rozwoju utrzymania, która umożliwia przyjęcie odpowiedzialności za zarządzanie dokumentacją dotyczącą utrzymania, w tym zarządzania konfiguracją, w oparciu o dane projektowe i operacyjne, jak również o wyniki działań i korzyści z doświadczenia;
- funkcji zarządzania utrzymaniem taboru, która umożliwia zarządzanie wycofaniem wagonu towarowego do celów utrzymania i jego przywróceniem do eksploatacji po zakończeniu utrzymania;
- funkcji przeprowadzania utrzymania, która umożliwia przeprowadzanie wymaganego utrzymania technicznego wagonu towarowego lub jego części, włącznie z dokumentacją dotyczącą dopuszczenia do użytkowania.

Należy nadmienić, że zakresie funkcjonowania systemów zarządzania bezpieczeństwem / utrzymaniem Prezes UTK w 2018 roku przeprowadził łącznie 210 działań nadzorczych (tj. 153 w zakresie nadzoru nad podmiotami funkcjonującymi w oparciu o system zarządzania bezpieczeństwem, 57 w zakresie nadzoru nad podmiotami funkcjonującymi w oparciu o system zarządzania utrzymaniem). Dodać należy, że w przypadku stwierdzenia nieprawidłowości Prezes UTK określa w dokumentacji pokontrolnej (wystąpieniu pokontrolnym) zalecenia, do których należy zaliczyć:

- nakaz usunięcia nieprawidłowości stwierdzonych w toku kontroli we wskazanym terminie;
- nakaz dokonania analizy wskazanych nieprawidłowości w ramach systemu zarządzania bezpieczeństwem/ utrzymaniem;
- nakaz podjęcia odpowiednich działań naprawczych zgodnie z posiadanym systemem zarządzania bezpieczeństwem/ utrzymaniem, które będą miały na celu nadzór nad poziomem ryzyka, związanym z prowadzoną działalnością;
- nakaz poinformowania Prezesa UTK o wykonaniu uwag i wniosków oraz przedstawienia stosowanych dowodów dokumentujących zrealizowane działania/usunięte nieprawidłowości w określonym terminie.

Wydawanie zaleceń oraz proces weryfikacji ich wykonania umożliwia przeprowadzenie dogłębnej analizy w zakresie usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości 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, w uzasadnionych przypadkach wdrażane są stosowne postępowania administracyjne, w szczególności w przedmiocie stwierdzenia naruszenia przepisów dotyczących obowiązków zarządców, przewoźników kolejowych oraz nakazu usunięcia nieprawidłowości w określonym w decyzji terminie. Postępowanie administracyjne wszczynane jest, co do zasady, gdy ustalony w toku postępowania kontrolnego stan faktyczny świadczy o naruszeniu przez kontrolowany podmiot obowiązków nałożonych treścią przepisów w zakresie bezpieczeństwa transportu kolejowego, w szczególności spełniania warunków technicznych i organizacyjnych zapewniających bezpieczne prowadzenie ruchu kolejowego oraz bezpieczną eksploatację pojazdów kolejowych mogących skutkować zdarzeniami kolejowymi.

W 2018 roku w wyniku prowadzonych postępowań administracyjnych wydano 9 decyzji nakazujących usunięcie w określonym terminie stwierdzonych naruszeń przepisów dotyczących obowiązków w zakresie bezpieczeństwa w związku z nieprawidłowym funkcjonowaniem systemu zarządzania bezpieczeństwem, ujawnionym podczas przeprowadzonych przez Prezesa UTK kontroli.

7. Implementacja głównych projektów unijnych

7.1. Implementowane głównych projektów UE

7.1.1. IV pakiet kolejowy

W 2018 r. wypełniając obowiązek wynikający z dyrektywa 2016/798 z dnia 11 maja 2016 r. Ministerstwo Infrastruktury (MI) poinformowało Komisję Europejską o skorzystaniu przez Polskę z dłuższego terminu na implementację przepisów filaru technicznego IV pakietu kolejowego.

Prezes UTK z zakresie transpozycji Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei do przepisów prawa krajowego, przekazał 29 maja 2018 r. do Ministerstwa Infrastruktury (MI) propozycję przepisów zmieniających ustawę z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym.

Ponadto w 2018 r. w Agencji Kolejowej Unii Europejskiej rozpoczął się proces szkolenia przedstawicieli NSA w ramach porozumienia o puli ekspertów. W roku sprawozdawczym jeden przedstawiciel UTK uczestniczył w szkoleniu.

IV pakiet kolejowy, który w Polsce wejdzie w życie 16 czerwca 2020 r. spowoduje bardzo istotne zmiany w procesie certyfikacji systemów zarządzania bezpieczeństwem oraz dopuszczania pojazdów kolejowych do eksploatacji. W związku z powyższym Prezesa UTK podjął działania polegające na szkoleniu podmiotów działających na rynku kolejowym w tym zakresie.

7.1.2. Monitorowanie CSM

Zgodnie z artykułem 17 ust. 1 dyrektywy 2016/798 Prezes UTK stosuje zasady określone w wspólnych metodach oceny bezpieczeństwa (dalej: CSM) zapewniając, by działania w zakresie nadzoru obejmowały w szczególności sprawdzanie stosowania przez przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury systemów zarządzania bezpieczeństwem. W celu wypełnienia wymagań CSM w zakresie nadzoru nad przewoźnikami kolejowymi działającymi na podstawie wydanych certyfikatów części B, zainteresowane NSA zawierają ze sobą nawzajem porozumienia o współpracy w celu wymiany informacji oraz koordynacji swoich działań w odpowiedzi na przypadki naruszenia bezpieczeństwa.

Artykuł 8 rozporządzenia 1077/2012 w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa zobowiązuje NSA do skoordynowania zasad swojego podejścia do kwestii nadzoru w celu zapewnienia, że system zarządzania bezpieczeństwem przewoźników kolejowych działa w sposób efektywny i określenia jakie informacje podlegają wymianie pomiędzy zaangażowanymi w nadzór NSA. Wskazany artykuł wskazuje ponadto na konieczność wymiany informacji dotyczących strategii i planu lub planów nadzoru między zainteresowanymi NSA, w tym określonych wyników prowadzonych działań, w celu zapewnienia wspólnego podejścia do sposobu postępowania w przypadku braku zgodności.

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

- krótkiego opisu najważniejszych zmian uznanych przez podmiot za nie mające wpływu na bezpieczeństwo;

dla zmian mających wpływ na bezpieczeństwo Prezes UTK rekomendował przekazanie informacji:

- czego dotyczy zmiana oraz określenia charakteru wprowadzonej zmiany (organizacyjna / techniczna / eksploatacyjna);
- wyników przeprowadzonego procesu oceny znaczenia zmiany (znacząca/nieznacząca);
- czy dla zmian nieznaczących przeprowadzono ocenę ryzyka;
- o wdrożonych, w związku ze zmianą, środkach bezpieczeństwa (nowych lub zamierzonych).

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

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

Znaczną grupą zmian ocenianych przez przedsiębiorstwa kolejowe są zmiany polegające na wprowadzeniu do eksploatacji nowego typu pojazdu. Zmiany te były przez przewoźników kolejowych ocenione zarówno jako zmiany nieznaczące jak i znaczące. Rozbieżności wynikają z różnego rozumienia pojęcia „wprowadzenia do eksploatacji nowego typu pojazdu”, tj. dla części przedsiębiorstw oznacza to pojazd, który do tej pory nie był przez to przedsiębiorstwo eksploatowany, natomiast przez innych rozumiane jest to jako wprowadzenie do eksploatacji zupełnie nowego typu pojazdu, który do tej pory nie był użytkowany przez przewoźników w ramach systemu kolejowego.

Zaznaczenia wymaga, że najwięcej zmian w systemie zarządzania bezpieczeństwem zostało zgłoszonych przez narodowego zarządcę infrastruktury kolejowej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Analiza danych przekazanych przez podmioty pokazała, że zmiany oceniane jako znaczące dotyczą:

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

Odnosząc się natomiast do charakteru zmian, przedsiębiorstwa najczęściej dokonują zmian o charakterach technicznym, a w drugiej kolejności organizacyjnych.

Mając na uwadze, że proces oceny znaczenia zmiany jest procesem krytycznym w systemie zarządzania bezpieczeństwem, Prezes UTK w trakcie działań nadzorczych weryfikuje zgodność procesu zarządzania zmianą. Kontrole prawidłowości tego procesu obejmują zarówno zgodność procesu zarządzania zmianą zgodnie z przyjętym systemem zarządzania bezpieczeństwem, jak też z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu 402/2013. Zakresem kontroli jest objęta dokumentacja z oceny znaczenia zmiany, dokumentacja przeglądowa i naprawcza pojazdów, dla których wydłużono cykl oraz ocena stanu technicznego tych pojazdów.

Prezes UTK w celu podniesienia świadomości podmiotów rynku kolejowego, w zakresie przeprowadzania procesu oceny znaczenia zmiany oraz korzyści z jego rzetelnego wykonania, w tym z wykorzystania oceny ryzyka na etapie oceny znaczenia zmiany przeprowadził w ramach akademii UTK dwa szkolenia z zakresu zastosowania wspólnej metody oceny bezpieczeństwa.

8. Zmiany otoczenia prawnego

Zagadnienia w obszarze bezpieczeństwa transportu kolejowego w Polsce określają krajowe akty prawne oraz przepisy wynikające z regulacji UE.

Ponadto w 2018 r. nastąpiła utrata mocy obowiązującej aktów prawnych (w związku z końcem tzw. „okresu przejściowego” w obszarze maszynistów):

- rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 16 sierpnia 2004 r. w sprawie wykazu stanowisk bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego i warunków, jakie powinny spełniać osoby zatrudnione na tych stanowiskach oraz prowadzący pojazdy kolejowe (Dz. U. z 2004 r., Nr 212 poz. 2152, ze zm.) - obowiązywało do października 2018 r. w stosunku do maszynistów (uznany za uchylony 29 października 2018 r.);
- rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 5 października 2004 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie wykazu stanowisk bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego i warunków, jakie powinny spełniać osoby zatrudnione na tych stanowiskach oraz prowadzący pojazdy kolejowe (Dz. U. 2004 r., Nr 218, poz. 2212) (uznany za uchylony 29 października 2018 r.);
- rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 26 października 2005 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie wykazu stanowisk bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego i warunków, jakie powinny spełniać osoby zatrudnione na tych stanowiskach oraz prowadzący pojazdy kolejowe (Dz. U. 2005 r., Nr 235, poz. 1999) (uznany za uchylony 29 października 2018 r.).

W poniższych tabelach zestawiono informacje dotyczące zmian prawnych, jakie miały miejsce w 2018 r.

Tab. 9 Zmiany w przepisach prawa – wynikające z regulacji UE

rozporządzenia unijne	odniesienie prawne	wejście w życie i stosowanie
ROZPORZĄDZENIE DELEGOWANE KOMISJI (UE) 2018/762 z dnia 8 marca 2018 r. ustanawiające wspólne metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do wymogów dotyczących systemu zarządzania bezpieczeństwem na podstawie dyrektywy 2016/798 oraz uchylające rozporządzenia 1158/2010 i 1169/2010	Rozporządzenie wykonuje dyrektywę 2016/798 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei. Dz. Urz. UE .L 2016 Nr 138, str. 102	Rozporządzenie weszło w życie 14 czerwca 2018 r. Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 16 czerwca 2019 r. w tych państwach członkowskich, które nie powiadomiły Agencji i Komisji zgodnie z art. 33 ust. 2 dyrektywy 2016/798. W Polsce rozporządzenie będzie stosowane od 16 czerwca 2020 r.
Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2018/763 z dnia 9 kwietnia 2018 r. ustanawiające praktyczne zasady wydawania jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa przedsiębiorstw kolejowym na podstawie dyrektywy 2016/798 oraz uchylające rozporządzenie Komisji (WE) nr 653/2007 z dnia 9 kwietnia 2008 r. (Dz. Urz. UE L Nr 129, str. 49)	Rozporządzenie wykonuje dyrektywę 2016/798 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei Dz. Urz. UE L 2016 Nr 138, str. 102	Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 16 czerwca 2019 r. w państwach członkowskich, które nie powiadomiły Agencji i Komisji zgodnie z art. 33 ust. 2 dyrektywy 2016/798. Niniejsze rozporządzenie stosuje się we wszystkich państwach członkowskich od dnia 16 czerwca 2020 r. Jednak art. 15 ust. 1, 2, 3 i 7 stosuje się od dnia 16 lutego 2019 r., natomiast art. 15 ust. 6 stosuje się od dnia 16 czerwca 2019 r. we wszystkich państwach członkowskich. W Polsce rozporządzenie będzie stosowane od 16 czerwca 2020 r.

Tab. 10 Zmiany w przepisach prawa – regulacje krajowe

prawodawstwo i uregulowania	odniesienie prawne	data wejścia w życie	czego dotyczy/zakres zmian	z czego wynika zmiana
Dotyczące krajowego rejestru pojazdów kolejowych i dysponentów pojazdów kolejowych	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie krajowego rejestru pojazdów kolejowych z dnia 31 stycznia 2018 r. (Dz.U. z 2018 r. poz. 327)	9 lutego 2018 r.	Rozporządzenie określa: – sposób prowadzenia NVR; – zakres danych gromadzonych w NVR; – wzór wniosku związanego z rejestracją pojazdu kolejowego w rejestrze NVR; – wzór raportu. Rozporządzenie zastąpiło rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa w sprawie krajowego rejestru pojazdów kolejowych z dnia 23 czerwca 2016 r. (Dz.U. z 2016 r. poz. 988)	Wykonanie delegacji ustawowej
Dotyczące pojazdów historycznych	Ustawa o zmianie ustawy o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” oraz ustawy o transporcie kolejowym z dnia 22 marca 2018 r. (Dz.U. z 2018 r. poz. 927)	1 czerwca 2018 r.	Wprowadzenie możliwości nieodpłatnego przekazywania na rzecz organizacji pozarządowych (np. stowarzyszeń miłośników kolei, kolejek wąskotorowych i innych) mienia ruchomego PKP SA lub spółek przewozowych utworzonych przez PKP, stanowiącego zabytek techniki kolejowej oraz możliwość nieodpłatnego przekazywania przez PKP SA lub PKP PLK SA materiałów odzyskanych w wyniku prowadzonych prac remontowych lub modernizacyjnych linii kolejowych. Wyłączenie z przepisów ustawy dla transportu kolejowego wykonywanego na liniach o szerokości toru poniżej 300 mm Wprowadzenie nowych pojęć ustawowych pojazdu historycznego” i „pojazdu turystycznego” Wyłącza się pojazdy historyczne i turystyczne z zakresu obowiązywania przepisów dotyczących interoperacyjności kolei, a więc dotyczących zgodności z TSI, oceny zgodności tych pojazdów, a także ich dopuszczania do eksploatacji w tzw. trybie zezwoleniowym. Jednocześnie włączenie ww. pojazdów do systemu dopuszczeń opartego o tzw. świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu.	Wprowadzenie zmian w ustawie z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (Dz. U. z 2017 r. poz. 680 i 1529) oraz w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 2117, z późn. zm.) w celu ułatwienia funkcjonowania kolei i usunięcia pozostałych barier przez uzupełnienie i doprecyzowanie obecnych uregulowań w zakresie realizacji projektów inwestycyjnych, w tym obejmujących budowę tuneli kolejowych, a także uregulowań dotyczących funkcjonowania kolei o charakterze historycznym i turystycznym.
Dotyczące określenia warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie z dnia 6 czerwca 2018 r. (Dz.U. z 2018 r. poz. 1175)-	4 lipca 2018 r.	Rozporządzenie wprowadza przepisy techniczno-budowlane umożliwiające prowadzenie ruchu kolejowego z prędkością do 250 km/h na liniach magistralnych. Obowiązujące regulacje przewidują maksymalną prędkość pociągów na liniach magistralnych równą 200 km/h. Ponadto celem rozporządzenia było zapewnienie spójności prawa krajowego dotyczącego budowli kolejowych z przepisami TSI przyjętymi w aktach prawa UE. Określone w TSI stanowiących załączniki do: 1) rozporządzenia Komisji (UE) nr 1299/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. dotyczącego technicznych specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Infrastruktura” systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz.Urz. UE L 356 z 12.12.2014, str. 1, z późn. zm.2); 2) rozporządzenia Komisji (UE) nr 1301/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności	Wykonanie delegacji ustawowej

prawodawstwo i uregulowania	odniesienie prawne	data wejścia w życie	czego dotyczy/zakres zmian	z czego wynika zmiana
			podsystemu „Energia” systemu kolei w Unii (Dz. Urz. UE L 356 z 12.12.2014, str. 179, z późn. zm.3); 3) rozporządzenia Komisji (UE) 2016/919 z dnia 27 maja 2016 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemów „Sterowanie” systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz. Urz. UE L 158 z 15.06.2016, str. 1, z późn. zm.4); 4) rozporządzenia Komisji (UE) nr 1300/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności odnoszących się do dostępności systemu kolei Unii dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się (Dz. Urz. UE L 356 z 12.12.2014, str. 110); 5) rozporządzenia Komisji (UE) nr 1303/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie aspektu „Bezpieczeństwo w tunelach kolejowych” systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz. Urz. UE L 356 z 12.12.2014, str. 394, z późn. zm.), przy uwzględnieniu systemów zarządzania bezpieczeństwem stosowanych przez zarządców infrastruktury.	
Dotyczące urządzeń kolei linowych	Ustawa o zmianie ustawy o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku oraz niektórych innych ustaw z dnia 15 czerwca 2018 r. (Dz.U. z 2018 r. poz. 1338)	19 lipca 2018 r.	Ustawa ma na celu realizację obowiązku ustanowienia sankcji za naruszenie przez przedsiębiorców przepisów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/424 z dnia 9 marca 2016 r. w sprawie urządzeń kolei linowych oraz uchylenia dyrektywy 2000/9/WE (Dz. Urz. UE L 81 z 31.03.2016, str. 1 oraz Dz. Urz. UE L 266 z 31.09.2016, str. 8) (dalej: rozporządzenie 2016/424), Ponadto wprowadzono zmiany do ustawy o transporcie kolejowym poprzez określenie, iż Prezes UTK jest organem nadzoru rynku w rozumieniu ustawy z dnia 13 kwietnia 2016 r. o systemach oceny zgodności i nadzoru rynku (Dz.U. z 2017 r. poz. 1398 oraz z 2018 r. poz. 650 i 1338) w zakresie: 1) wyrobów przeznaczonych do stosowania w infrastrukturze kolejowej, na bocznicach kolejowych, kolejach wąskotorowych oraz w metrze, związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu, a także wykonywaniem przewozów osób i towarów oraz eksploatacją pojazdów kolejowych; 2) urządzeń kolei linowych, modyfikacji urządzeń kolei linowych wymagających nowego zezwolenia oraz do podsystemów i elementów bezpieczeństwa, wobec których stosuje się przepisy rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/424 z dnia 9 marca 2016 r. w sprawie urządzeń kolei linowych i uchylenia dyrektywy 2000/9/WE (Dz. Urz. UE L 81 z 31.03.2016, str. 1, z późn. zm.3).	Potrzeba zmiany ustawy o systemie oceny zgodności i nadzoru rynku oraz innych ustaw wynikała z konieczności dostosowania przepisów prawa krajowego do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/424 z dnia 9 marca 2016 r. w sprawie urządzeń kolei linowych i uchylenia dyrektywy 2000/9/WE (Dz. Urz. UE L 81 z 31.03.2016, str. 1 oraz Dz. Urz. UE L 266 z 30.09.2016, str. 8);

prawodawstwo i uregulowania	odniesienie prawne	data wejścia w życie	czego dotyczy/zakres zmian	z czego wynika zmiana
Dotyczące określenia warunków technicznych jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie z dnia 13 września 2018 r. (Dz.U. z 2018 r. poz. 1876)	17 października 2018 r.	Wyłączenie stosowania przepisów rozporządzenia do skrzyżowań stanowiących przecięcia drogi z linią kolejową lub bocznicą kolejową, na których zarządca kolei nie dopuścił ruchu kolejowego Do katalogu przejazdów, spełniających warunki brzegowe dla więcej niż jednej kategorii, które otrzymują kategorię wyższą dodano przejazdy kat D. Nałożenie na zarządcę obowiązku sporządzenia i przechowywania metryki przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia, w przypadku, gdy przez jeden przejazd lub przejście przebiegają tory dwóch lub więcej zarządców. Wprowadzenie przepisu, iż stan techniczny przejazdów kolejowo-drogowych i przejść sprawdza się raz w roku, a także niezwłocznie po każdym wypadku na danym przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu. Dodanie przepisu, który stanowi, iż przejazd kolejowo-drogowy projektuje się tak, aby nie był usytuowany na odcinkach ramp przechyłkowych linii kolejowej lub bocznic kolejowej. Dopuszcza stosowanie elastycznych wypełnień żłobka na przejeździe kolejowo-drogowym. Dopuszcza stosowanie sygnalizatorów drogowych na przejazdach kolejowo-drogowych na wysięgnikach nad jezdnią, celem poprawy ich widoczności przez kierujących pojazdami. Wprowadzono postanowienie wskazujące, iż jeżeli na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii B jest wydzielony chodnik, droga dla rowerów lub droga dla pieszych i rowerów, należy je zabezpieczyć przy pomocy rogatek działających w sekwencji rogatek zamykających wjazd na przejazd kolejowo-drogowy oraz ustawić dodatkowe sygnalizatory drogowe. Znaki i sygnały drogowe, umieszcza się zgodnie z warunkami określonymi w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach.	Podstawą do wprowadzenia zmian w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie są wnioski wpływające do Ministra Infrastruktury i Budownictwa dotyczące interpretacji poszczególnych przepisów rozporządzenia, a także zauważone, wcześniej nie ujęte w przedmiotowym akcie prawnym kwestie, dotyczące m. in. zasad użytkowania, oznakowania i wykonywania pomiarów ruchu na przejazdach kolejowo-drogowych, na których ruch na linii kolejowej jest zawieszony. Potrzebę zmiany niektórych przepisów zgłaszali również przedstawiciele narodowego zarządcy infrastruktury kolejowej – PKP PLK. Niektóre ze zmian wynikają także z zagadnień ujętych w wynikach kontroli Najwyższej Izby Kontroli pn.: "Bezpieczeństwo ruchu na przejściach i przejazdach kolejowo-drogowych".
Dotyczące określenia przepisów porządkowych obowiązujących na obszarze kolejowym, w pociągach i innych pojazdach kolejowych	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury zmieniające rozporządzenie w sprawie przepisów porządkowych obowiązujących na obszarze kolejowym, w pociągach i innych pojazdach kolejowych z dnia 20 września 2018 r. (Dz.U. z 2018 r. poz. 1884)	18 października 2018 r.	Zmiany wynikają z konieczności dostosowania przepisów rozporządzenia do nowych zagrożeń, w tym potencjalnego zagrożenia terrorystycznego polegającego na możliwości pozostawienia ukrytego w bagażu ładunku wybuchowego na obszarze kolejowym. Ponadto uchylone zostają te przepisy, które są powieleniem regulacji ustawowych.	Wykonanie delegacji ustawowej

9. Spis skrótów i pojęć

Instytucje i organizacje		
1.	KE	- Komisja Europejska
2.	MI	- Ministerstwo Infrastruktury
3.	MliR	- Ministerstwo Inwestycji i Rozwoju
4.	NSA	- Krajowy organ ds. bezpieczeństwa
5.	PKBWK	- Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych – niezależna, stała komisja działająca przy ministrze właściwym ds. transportu, prowadząca badania poważnych wypadków, wypadków i incydentów
6.	UE	- Unia Europejska
7.	UTK lub Urząd	- Urząd Transportu Kolejowego
Regulacje prawne		
1.	dyrektywa 2004/49/WE	- 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 przedsiębiorstw kolejowym, oraz dyrektywę 2001/14/WE w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz certyfikację w zakresie bezpieczeństwa (Dz. UE L 164 z 30 kwietnia 2004 r. z późn. zm., s. 44)
2.	dyrektywa 2016/798	- Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei (Dz. UE L 138 z 26 maja 2016, s. 102)
3.	Kodeks postępowania administracyjnego	- Ustawa z 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2018 r., poz. 2096 z późn. zm.)
4.	rozporządzenie 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. s. 3)
5.	rozporządzenie 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 (Dz. U. UE L 320 z 17 listopada 2012 r., s. 8)
6.	rozporządzenie 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 z 10 grudnia 2010 r., s. 11)
7.	rozporządzenie 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 z 11 grudnia 2010 r., s. 13)
8.	rozporządzenie 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., s. 13 z późn. zm.)
9.	rozporządzenie 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 (Dz. Urz. UE L Nr 121 z 3 maja 2013 r., str. 8)
10.	rozporządzenie 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 (Dz. Urz. UE L Nr 122 z 11 maja 2011 r., str. 22)
11.	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)
12.	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)
13.	TSI	- Techniczne Specyfikacje Interoperacyjności

14.	TSI „Hałas”	-	TSI NOI 2011 – Decyzja Komisji z dnia 4 kwietnia 2011 r. dotycząca technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Tabor kolejowy – hałas” transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych (Dz. Urz. UE L 99 z 13 kwietnia 2011 r., str. 1); - TSI NOI 2014 – Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1304/2014 z dnia 26 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Tabor kolejowy – hałas”, zmieniające decyzję 2008/232/WE i uchylające decyzję 2011/229/UE (Dz. Urz. UE L 356 z 12 grudnia 2014 r., str. 421).
15.	TSI Loc&Pass	-	Decyzja Komisji (UE) nr 291/2011 z 26 kwietnia 2011 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Tabor – lokomotywy i tabor pasażerski” (Dz. Urz. UE. L 139 z 26 maja 2011 r., s. 1)
16.	TSI PRM	-	Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1300/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności odnoszących się do dostępności systemu kolei Unii dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się (Dz. Urz. UE L Nr 356 z 12 grudnia 2014 r., str. 110)
17.	ustawa o transporcie kolejowym	-	Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jedn.: Dz. U. z 2017 r., poz. 2117 z późn. zm.)
Pozostałe pojęcia			
1.	CST	-	Wspólne cele bezpieczeństwa (ang. <i>Common Safety Targets</i>)
2.	DSU	-	Dokumentacja systemu utrzymania
3.	ECM	-	Podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pojazdu kolejowego (ang. <i>Entity in Charge of Maintenance</i>)
4.	ERTMS	-	Europejski System Zarządzania Ruchem Kolejowym (ang. <i>European Rail Traffic Management System</i>)
5.	ETCS	-	Europejski System Sterowania Pociągami (ang. <i>European Train Control System</i>)
6.	EZT	-	Elektryczny zespół trakcyjny
7.	GSM-R	-	Kolejowa Sieć GSM (ang. <i>GSM for Railways</i>)
8.	incydent	-	Każde zdarzenie inne niż wypadek lub poważny wypadek, związane z ruchem kolejowym i mające wpływ na jego bezpieczeństwo
9.	komisja kolejowa	-	Osoba lub zespół osób prowadzących postępowanie w sprawie wypadku lub incydentu, złożony w szczególności z przedstawicieli zarządcy infrastruktury, przewoźnika kolejowego lub użytkownika bocznic kolejowej, których pracownicy lub pojazdy kolejowe uczestniczyli w wypadku lub incydencie bądź których infrastruktury ma z nimi związek
10.	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
11.	NRV	-	Krajowe wartości referencyjne (ang. <i>National Reference Value</i>)
12.	NVR	-	Krajowy rejestr pojazdów kolejowych (ang. <i>National Vehicle Register</i>)
13.	poc-km	-	Pociągokilometr
14.	POIiŚ	-	Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko
15.	poważny wypadek	-	Każdy wypadek spowodowany kolizją, wykołeniem lub innym podobnym zdarzeniem, mającym oczywisty wpływ na regulację 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
16.	znaczący wypadek	-	znaczący wypadek – wypadek z udziałem co najmniej jednego pojazdu kolejowego będącego w ruchu: - z przynajmniej jedną ofiarą śmiertelną lub ciężko ranną lub - powodujący znaczne szkody w taborze, torach kolejowych, instalacjach lub środowisku, tj. szkodę o wartości co najmniej 150 tysięcy euro, lub - c) znaczne zakłócenie ruchu, tj. wstrzymanie ruchu kolejowego na głównej linii kolejowej przez co najmniej 6 godzin, nie należy uwzględniać wypadków w warsztatach, w magazynach i miejscach do postoju pojazdów kolejowych;
17.	RID	-	Regulamin międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych

18.	sieć funkcjonalnie oddzielona	-	Sieci, które są funkcjonalnie oddzielone od reszty systemu kolejowego i są z założenia przeznaczone do prowadzenia pasażerskich przewozów lokalnych, miejskich lub podmiejskich (Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o. i Pomorska Kolej Metropolitalna S.A.)
19.	SMS	-	System zarządzania bezpieczeństwem (ang. <i>Safety Management System</i>)
20.	SPAD	-	Zdarzenie związane z pominięciem sygnału nakazującego zatrzymanie oraz z uruchomienie pojazdu kolejowego bez zezwolenia (z ang. <i>Signal Passe at Danger</i>)

Spis rysunków

Rys. 1	Realizacja wspólnych celów w zakresie bezpieczeństwa (2013-2018).....	8
Rys. 2	Struktura organizacyjna UTK.....	15
Rys. 3	Łączna liczba ofiar śmiertelnych w latach 2013–2018	30
Rys. 4	Liczba osób ciężko rannych w latach 2013–2018	31
Rys. 5	Liczba znaczących wypadków w latach 2013–2018	32
Rys. 6	Liczba znaczących wypadków na 1 milion pociągokilometrów w latach 2013–2018	32
Rys. 7	Liczba zdarzeń poprzedzających wypadki w latach 2013–2018	34
Rys. 8	Udział procentowy poszczególnych zdarzeń poprzedzających wypadki w 2018 r.....	34
Rys. 9	Koszty znaczących wypadków w mln € w latach 2013–2018.....	35
Rys. 10	Rys. Ogólne dane statystyczne za lata 2016-2018	46

Spis tabel

Tab. 1	Osiągnięte wartości CST dla Polski w 2018 r.....	7
Tab. 2	Łączna liczba ofiar śmiertelnych w latach 2013–2018	29
Tab. 3	Liczba osób ciężko rannych w latach 2013–2018	30
Tab. 4	Liczba znaczących wypadków w latach 2013–2018	32
Tab. 5	Zdarzenia poprzedzające wypadki w latach 2013–2018	33
Tab. 6	Koszty znaczących wypadków w € w latach 2013–2018	35
Tab. 7	Zestawienie liczby wydanych certyfikatów bezpieczeństwa część A i B w latach 2013–2018 .	38
Tab. 8	Zestawienie liczby wydanych autoryzacji bezpieczeństwa część A i B w latach 2013–2018.	38
Tab. 9	Zmiany w przepisach prawa – wynikające z regulacji UE	58
Tab. 10	Zmiany w przepisach prawa – regulacje krajowe	59

Załącznik 1: Wspólne wskaźniki bezpieczeństwa (CSI)

kod	opis danych	format danych	wartość
1.1. łączna liczba znaczących wypadków i podział na następujące typy wypadków			
N00	całkowita liczba znaczących wypadków, w tym:	wartość liczbową	275
N011	liczba kolizji pociągu z pojazdem kolejowym	wartość liczbową	1
N012	liczba kolizji pociągu z obiektami wewnątrz skrajni	wartość liczbową	3
N02	liczba wykolejeń pociągów	wartość liczbową	8
N03	całkowita liczba znaczących wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych, w tym wypadków z udziałem pieszych na przejazdach kolejowo-drogowych	wartość liczbową	64
N031	liczba znaczących wypadków na pasywnych przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach dla pieszych (kat. d i e)	wartość liczbową	35
N032	liczba znaczących wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych sterowanych ręcznie - kat. a i f	wartość liczbową	1
N033	liczba znaczących wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach dla pieszych wyposażonych w automatyczne systemy ostrzegania użytkowników (np. światła) - kat. c i e	wartość liczbową	17
N034	liczba znaczących wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach dla pieszych wyposażonych w automatyczne systemy ochrony użytkowników (np. roгатki) - kat. a, b i e	wartość liczbową	10
N035	liczba znaczących wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych, w których zabezpieczona jest część kolejowa (np. roгатki nad torem kolejowym)	wartość liczbową	0
N04	liczba znaczących wypadków z udziałem osób i poruszających się pojazdów kolejowych, z wyjątkiem samobójstw oraz prób samobójczych	wartość liczbową	195
N05	liczba pożarów taboru kolejowego	wartość liczbową	2
N06	liczba innych znaczących wypadków	wartość liczbową	2
1.2.1a. łączna liczba osób ciężko rannych, według rodzaju wypadku, w podziale na następujące kategorie			
TS00	ogółem we wszystkich znaczących wypadkach	wartość liczbową	83
TS01	w kolizjach pociągów, w tym w kolizjach z obiektami wewnątrz skrajni	wartość liczbową	1
TS011	w kolizjach pociągu z pojazdem szynowym	wartość liczbową	0
TS012	w kolizjach pociągu z obiektami wewnątrz skrajni	wartość liczbową	1
TS02	w wykolejeniach pociągów	wartość liczbową	0

kod	opis danych	format danych	wartość
TS03	w wypadkach na przejazdach kolejowo-drogowych, w tym w wypadkach z udziałem pieszych na przejazdach kolejowo-drogowych	wartość liczbową	33
TS04	liczba znaczących wypadków z udziałem osób i poruszających się pojazdów kolejowych, z wyjątkiem samobójstw	wartość liczbową	49
TS05	w pożarach taboru kolejowego	wartość liczbową	0
TS06	w innych znaczących wypadkach	wartość liczbową	0
1.2.1b. łączna liczba poważnie rannych pasażerów, według rodzaju wypadku			
PS00	ogółem we wszystkich znaczących wypadkach	wartość liczbową	8
PS011	w kolizjach pociągu z pojazdem szynowym	wartość liczbową	0
PS012	w kolizjach pociągu z obiektami wewnątrz skrajni	wartość liczbową	0
PS02	w wykolejeniach pociągów	wartość liczbową	0
PS03	w wypadkach na przejazdach kolejowo-drogowych, w tym w wypadkach z udziałem pieszych na przejazdach kolejowo-drogowych	wartość liczbową	3
PS04	liczba znaczących wypadków z udziałem osób i poruszających się pojazdów kolejowych, z wyjątkiem samobójstw	wartość liczbową	5
PS05	w pożarach taboru kolejowego	wartość liczbową	0
PS06	w innych znaczących wypadkach	wartość liczbową	0
1.2.1c. łączna liczba poważnie rannych pracowników, w tym pracowników wykonawców, według rodzaju wypadku			
SS00	ogółem we wszystkich znaczących wypadkach	wartość liczbową	4
SS011	w kolizjach pociągu z pojazdem szynowym	wartość liczbową	0
SS012	w kolizjach pociągu z obiektami wewnątrz skrajni	wartość liczbową	1
SS02	w wykolejeniach pociągów	wartość liczbową	0
SS03	w wypadkach na przejazdach kolejowo-drogowych, w tym w wypadkach z udziałem pieszych na przejazdach kolejowo-drogowych	wartość liczbową	2
SS04	liczba znaczących wypadków z udziałem osób i poruszających się pojazdów kolejowych, z wyjątkiem samobójstw	wartość liczbową	1
SS05	w pożarach taboru kolejowego	wartość liczbową	0
SS06	w innych znaczących wypadkach	wartość liczbową	0

kod	opis danych	format danych	wartość
1.2.1d. łączna liczba poważnie rannych użytkowników przejazdów kolejowych, według rodzaju wypadku			
LS00	ogółem we wszystkich znaczących wypadkach	wartość liczbowa	28
LS011	w kolizjach pociągu z pojazdem szynowym	wartość liczbowa	0
LS012	w kolizjach pociągu z obiektami wewnątrz skrajni	wartość liczbowa	0
LS02	w wykolejeniach pociągów	wartość liczbowa	0
LS03	w wypadkach na przejazdach kolejowo-drogowych, w tym w wypadkach z udziałem pieszych na przejazdach kolejowo-drogowych	wartość liczbowa	28
LS04	liczba znaczących wypadków z udziałem osób i poruszających się pojazdów kolejowych, z wyjątkiem samobójstw	wartość liczbowa	0
LS05	w pożarach taboru kolejowego	wartość liczbowa	0
LS06	w innych znaczących wypadkach	wartość liczbowa	0
1.2.1e. łączna liczba poważnie rannych nieupoważnionych osób na terenie kolei, według rodzaju wypadku			
US00	ogółem we wszystkich znaczących wypadkach	wartość liczbowa	42
US011	w kolizjach pociągu z pojazdem szynowym	wartość liczbowa	0
US012	w kolizjach pociągu z obiektami wewnątrz skrajni	wartość liczbowa	0
US02	w wykolejeniach pociągów	wartość liczbowa	0
US03	w wypadkach na przejazdach kolejowo-drogowych, w tym w wypadkach z udziałem pieszych na przejazdach kolejowo-drogowych	wartość liczbowa	0
US04	liczba znaczących wypadków z udziałem osób i poruszających się pojazdów kolejowych, z wyjątkiem samobójstw	wartość liczbowa	42
US05	w pożarach taboru kolejowego	wartość liczbowa	0
US06	w innych znaczących wypadkach	wartość liczbowa	0
1.2.1g. inne osoby na peronie ciężko ranne			
OSP00	ogółem we wszystkich znaczących wypadkach	wartość liczbowa	1
OSP011	w kolizjach pociągu z pojazdem szynowym	wartość liczbowa	0
OSP012	w kolizjach pociągu z obiektami wewnątrz skrajni	wartość liczbowa	0
OSP02	w wykolejeniach pociągów	wartość liczbowa	0
OSP03	w wypadkach na przejazdach kolejowo-drogowych, w tym w wypadkach z udziałem pieszych na przejazdach kolejowo-drogowych	wartość liczbowa	0

kod	opis danych	format danych	wartość
OSP04	liczba znaczących wypadków z udziałem osób i poruszających się pojazdów kolejowych, z wyjątkiem samobójstw	wartość liczbową	1
OSP05	w pożarach taboru kolejowego	wartość liczbową	0
OSP06	w innych znaczących wypadkach	wartość liczbową	0
1.2.1h. inne osoby nie na peronie ciężko ranne			
OSE00	ogółem we wszystkich znaczących wypadkach	wartość liczbową	0
OSE011	w kolizjach pociągu z pojazdem szynowym	wartość liczbową	0
OSE012	w kolizjach pociągu z obiektami wewnątrz skrajni	wartość liczbową	0
OSE02	w wykolejeniach pociągów	wartość liczbową	0
OSE03	w wypadkach na przejazdach kolejowo-drogowych, w tym w wypadkach z udziałem pieszych na przejazdach kolejowo-drogowych	wartość liczbową	0
OSE04	liczba znaczących wypadków z udziałem osób i poruszających się pojazdów kolejowych, z wyjątkiem samobójstw	wartość liczbową	0
OSE05	w pożarach taboru kolejowego	wartość liczbową	0
OSE06	w innych znaczących wypadkach	wartość liczbową	0
1.2.2a. łączna liczba osób zabitych, według rodzaju wypadku, w podziale na następujące kategorie			
TK00	ogółem we wszystkich znaczących wypadkach	wartość liczbową	195
TK011	w kolizjach pociągu z pojazdem szynowym	wartość liczbową	0
TK012	w kolizjach pociągu z obiektami wewnątrz skrajni	wartość liczbową	0
TK02	w wykolejeniach pociągów	wartość liczbową	0
TK03	w wypadkach na przejazdach kolejowo-drogowych, w tym w wypadkach z udziałem pieszych na przejazdach kolejowo-drogowych	wartość liczbową	49
TK04	liczba znaczących wypadków z udziałem osób i poruszających się pojazdów kolejowych, z wyjątkiem samobójstw	wartość liczbową	140
TK05	w pożarach taboru kolejowego	wartość liczbową	0
TK06	w innych znaczących wypadkach	wartość liczbową	0
1.2.2b. łączna liczba zabitych pasażerów, według rodzaju wypadku			
PK00	ogółem we wszystkich znaczących wypadkach	wartość liczbową	2
PK011	w kolizjach pociągu z pojazdem szynowym	wartość liczbową	0

kod	opis danych	format danych	wartość
PK012	w kolizjach pociągu z obiektami wewnątrz skrajni	wartość liczbową	0
PK02	w wykolejeniach pociągów	wartość liczbową	0
PK03	w wypadkach na przejazdach kolejowo-drogowych, w tym w wypadkach z udziałem pieszych na przejazdach kolejowo-drogowych	wartość liczbową	0
PK04	liczba znaczących wypadków z udziałem osób i poruszających się pojazdów kolejowych, z wyjątkiem samobójstw	wartość liczbową	2
PK05	w pożarach taboru kolejowego	wartość liczbową	0
PK06	w innych znaczących wypadkach	wartość liczbową	0
1.2.2c. łączna liczba zabitych pracowników, w tym pracowników wykonawców, według rodzaju wypadku			
SK00	ogółem we wszystkich znaczących wypadkach	wartość liczbową	4
SK011	w kolizjach pociągu z pojazdem szynowym	wartość liczbową	0
SK012	w kolizjach pociągu z obiektami wewnątrz skrajni	wartość liczbową	0
SK02	w wykolejeniach pociągów	wartość liczbową	0
SK03	w wypadkach na przejazdach kolejowo-drogowych, w tym w wypadkach z udziałem pieszych na przejazdach kolejowo-drogowych	wartość liczbową	0
SK04	liczba znaczących wypadków z udziałem osób i poruszających się pojazdów kolejowych, z wyjątkiem samobójstw	wartość liczbową	4
SK05	w pożarach taboru kolejowego	wartość liczbową	0
SK06	w innych znaczących wypadkach	wartość liczbową	0
1.2.2d. łączna liczba zabitych użytkowników przejazdów kolejowych, według rodzaju wypadku			
LK00	ogółem we wszystkich znaczących wypadkach	wartość liczbową	49
LK011	w kolizjach pociągu z pojazdem szynowym	wartość liczbową	0
LK012	w kolizjach pociągu z obiektami wewnątrz skrajni	wartość liczbową	0
LK02	w wykolejeniach pociągów	wartość liczbową	0
LK03	w wypadkach na przejazdach kolejowo-drogowych, w tym w wypadkach z udziałem pieszych na przejazdach kolejowo-drogowych	wartość liczbową	49
LK04	liczba znaczących wypadków z udziałem osób i poruszających się pojazdów kolejowych, z wyjątkiem samobójstw	wartość liczbową	0
LK05	w pożarach taboru kolejowego	wartość liczbową	0

kod	opis danych	format danych	wartość
LK06	w innych znaczących wypadkach	wartość liczbową	0
1.2.2e. Łączna liczba zabitych nieupoważnionych osób na terenie kolei, według rodzaju wypadku			
UK00	ogółem we wszystkich znaczących wypadkach	wartość liczbową	140
UK011	w kolizjach pociągu z pojazdem szynowym	wartość liczbową	0
UK012	w kolizjach pociągu z obiektami wewnątrz skrajni	wartość liczbową	0
UK02	w wykolejeniach pociągów	wartość liczbową	0
UK03	w wypadkach na przejazdach kolejowo-drogowych, w tym w wypadkach z udziałem pieszych na przejazdach kolejowo-drogowych	wartość liczbową	0
UK04	liczba znaczących wypadków z udziałem osób i poruszających się pojazdów kolejowych, z wyjątkiem samobójstw	wartość liczbową	140
UK05	w pożarach taboru kolejowego	wartość liczbową	0
UK06	w innych znaczących wypadkach	wartość liczbową	0
1.2.2g. inne osoby na peronie zabite			
OKP00	ogółem we wszystkich znaczących wypadkach	wartość liczbową	0
OKP011	w kolizjach pociągu z pojazdem szynowym	wartość liczbową	0
OKP012	w kolizjach pociągu z obiektami wewnątrz skrajni	wartość liczbową	0
OKP02	w wykolejeniach pociągów	wartość liczbową	0
OKP03	w wypadkach na przejazdach kolejowo-drogowych, w tym w wypadkach z udziałem pieszych na przejazdach kolejowo-drogowych	wartość liczbową	0
OKP04	liczba znaczących wypadków z udziałem osób i poruszających się pojazdów kolejowych, z wyjątkiem samobójstw	wartość liczbową	0
OKP05	w pożarach taboru kolejowego	wartość liczbową	0
OKP06	w innych znaczących wypadkach	wartość liczbową	0
1.2.2h. inne osoby nie na peronie zabite			
OKE00	ogółem we wszystkich znaczących wypadkach	wartość liczbową	0
OKE011	w kolizjach pociągu z pojazdem szynowym	wartość liczbową	0
OKE012	w kolizjach pociągu z obiektami wewnątrz skrajni	wartość liczbową	0
OKE02	w wykolejeniach pociągów	wartość liczbową	0

kod	opis danych	format danych	wartość
OKE03	w wypadkach na przejazdach kolejowo-drogowych, w tym w wypadkach z udziałem pieszych na przejazdach kolejowo-drogowych	wartość liczbową	0
OKE04	liczba znaczących wypadków z udziałem osób i poruszających się pojazdów kolejowych, z wyjątkiem samobójstw	wartość liczbową	0
OKE05	w pożarach taboru kolejowego	wartość liczbową	0
OKE06	w innych znaczących wypadkach	wartość liczbową	0
2. wskaźniki odnoszące się do przewozu towarów niebezpiecznych			
N18	całkowita liczba wypadków z udziałem co najmniej jednego pojazdu kolejowego przewożącego towary niebezpieczne	wartość liczbową	0
N19	wypadki z udziałem co najmniej jednego pojazdu kolejowego przewożącego towary niebezpieczne, w których nie zostały uwolnione towary niebezpieczne	wartość liczbową	0
N20	wypadki z udziałem co najmniej jednego pojazdu kolejowego przewożącego towary niebezpieczne, w których doszło do uwolnienia towarów niebezpiecznych	wartość liczbową	0
3. wskaźniki odnoszące się do samobójstw			
N07	samobójstwa	wartość liczbową	105
N08	próby samobójcze	wartość liczbową	16
4. wskaźniki odnoszące się do zdarzeń poprzedzających wypadki			
I00	ogółem liczba zdarzeń poprzedzających wypadki	wartość liczbową	1 659
I01	złamana (pęknięta) szyna	wartość liczbową	1 520
I02	odkształcenie lub inne przesunięcie torów linii kolejowych, tj. torów szlakowych i torów głównych zasadniczych na stacjach kolejowych	wartość liczbową	25
I03	defekty sygnalizacji	wartość liczbową	0
I041	minięcie sygnału informującego o niebezpieczeństwie przy przejeżdżaniu przez punkt niebezpieczny	wartość liczbową	57
I042	minięcie sygnału informującego o niebezpieczeństwie bez przejeżdżania przez punkt niebezpieczny	wartość liczbową	54
I05	pęknięcia kół w eksploatowanych pojazdach kolejowych	wartość liczbową	2
I06	pęknięcia osi w eksploatowanych pojazdach kolejowych	wartość liczbową	1
5. wskaźniki do wyliczenia skutków ekonomicznych wypadków			
C10	skutki ekonomiczne tylko znaczących wypadków	wartość liczbową (€)	174 544 334,89

kod	opis danych	format danych	wartość
C01	skutki ekonomiczne wypadków śmiertelnych	wartość liczbowa (€)	155 961 000,00
C02	skutki ekonomiczne poważnych obrażeń	wartość liczbowa (€)	9 052 281,82
C13	koszty szkód materialnych w taborze kolejowym lub w infrastrukturze (znaczące wypadki)	wartość liczbowa (€)	5 887 328,85
C17	koszty szkód w środowisku (znaczące wypadki)	wartość liczbowa (€)	0,00
C14	koszty opóźnień spowodowanych znaczącymi wypadkami	wartość liczbowa (€)	3 643 724,22
C15	minuty opóźnień pociągów osobowych (znaczące wypadki)	wartość liczbowa (minuty)	105 437,00
C16	minuty opóźnień pociągów towarowych (znaczące wypadki)	wartość liczbowa (minuty)	82 421,00

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

6.1. systemy ochrony pociągów

TP01	odsetek torów z systemem kontroli pociągów (TPS) o działaniu ostrzegawczym	wartość liczbowa (%) (67% = 0.67)	0%
TP02	odsetek torów z systemem kontroli pociągów (TPS) o działaniu ostrzegawczym i automatycznego zatrzymania	wartość liczbowa (%) (67% = 0.67)	0%
TP03	odsetek torów z systemem kontroli pociągów (TPS) o działaniu ostrzegawczym i automatycznego zatrzymania ze stałym nadzorem prędkości	wartość liczbowa (%) (67% = 0.67)	0%
T01	odsetek torów z systemem automatycznej kontroli pociągów (ATP)	wartość liczbowa (%) (67% = 0.67)	1,46%
TT01	odsetek pociągokilometrów przejechanych z systemem kontroli pociągów (TPS) o działaniu ostrzegawczym	wartość liczbowa (%) (67% = 0.67)	0%
TT02	odsetek pociągokilometrów przejechanych z systemem kontroli pociągów (TPS) o działaniu ostrzegawczym i automatycznego zatrzymania	wartość liczbowa (%) (67% = 0.67)	0%
TT03	odsetek pociągokilometrów przejechanych z systemem kontroli pociągów (TPS) o działaniu ostrzegawczym i automatycznego zatrzymania ze stałym nadzorem prędkości	wartość liczbowa (%) (67% = 0.67)	0%
T02	odsetek pociągokilometrów z wykorzystaniem funkcjonujących systemów ATP	wartość liczbowa (%) (67% = 0.67)	0%

6.2. przejazdy kolejowe

T03	łączna liczba przejazdów kolejowo-drogowych i przejść dla pieszych (z czynnymi i pasywnymi systemami zabezpieczeń)	wartość liczbowa	12 801
T06	łączna liczba przejazdów kolejowo-drogowych i przejść dla pieszych wyposażonych w:	wartość liczbowa	5 429
T07	automatyczne systemy ostrzegania użytkowników (np. światła) - kat. C i E	wartość liczbowa	1 128
T081	automatyczne systemy ochrony użytkowników (np. rogatki) - kat. A, B i E	wartość liczbowa	608
T10	automatyczne systemy ochrony i ostrzegania użytkowników oraz z zabezpieczoną częścią kolejową (np. rogatki nad torem kolejowym)	wartość liczbowa	1 127

kod	opis danych	format danych	wartość
T15	sterowanie ręczne (kat. A i F)	wartość liczbowa	2 566
T14	łączna liczba przejazdów kolejowo-drogowych i przejść dla pieszych z pasywnymi systemami zabezpieczeń (kat. D i E)	wartość liczbowa	7 441
RT. dane referencyjne dotyczące ruchu i infrastruktury			
R01	łączna liczba pociągokilometrów	wartość liczbowa (mln pociągo-km)	257,743
R05	liczba pociągokilometrów dla pociągów pasażerskich	wartość liczbowa (mln pociągo-km)	164,760
R06	liczba pociągokilometrów dla pociągów towarowych	wartość liczbowa (mln pociągo-km)	88,441
R04	liczba pociągokilometrów dla innych pociągów	wartość liczbowa (mln pociągo-km)	4,542
R02	liczba pasażerokilometrów	wartość liczbowa (mln pasażero-km)	21 047,300
R07	liczba tonokilometrów dla ładunków	wartość liczbowa (mln tono-km)	59 642,032
R08	liczba kilometrów linii	wartość liczbowa (km)	19 373,525
R03	liczba kilometrów torów	wartość liczbowa (km)	36 955,581
9. dane referencyjne dla wskaźników ekonomicznych			
R09	średni odsetek pasażerów podróżujących w celach służbowych rocznie	wartość liczbowa (%)	75%
R10	średni odsetek pasażerów podróżujących w celach innych niż służbowe rocznie	wartość liczbowa (%)	25%
R11	krajowa wartość zapobieżenia ofierze śmiertelnej	wartość liczbowa (€)	-
R12	krajowa wartość zapobieżenia poważnemu obrażeniu	wartość liczbowa (€)	-
R13	krajowa wartość czasu na pasażera pociągu podróżującego w celach służbowych (na godzinę)	wartość liczbowa (€)	-
R14	krajowa wartość czasu na pasażera pociągu podróżującego w celach innych niż służbowe (na godzinę)	wartość liczbowa (€)	-
R15	krajowa wartość czasu dla tony ładunku (na godzinę)	wartość liczbowa (€)	-
R16	wartość domyślna zapobieżenia ofierze śmiertelnej	wartość liczbowa (€)	799 800
R17	wartość domyślna zapobieżenia poważnemu obrażeniu	wartość liczbowa (€)	109 064
R18	domyślna wartość czasu na pasażera pociągu podróżującego w celach służbowych (na godzinę)	wartość liczbowa (€)	30,2
R19	domyślna wartość czasu na pasażera pociągu podróżującego w celach innych niż służbowe (na godzinę)	wartość liczbowa (€)	10,1
R20	domyślna wartość czasu dla tony ładunku (na godzinę)	wartość liczbowa (€)	1,8

Załącznik 2. Wyliczenie skutków ekonomicznych wypadków

opis parametru	format danych	wartość
przewozy pasażerskie		
wartość czasu dla pasażerów podróżujących w celach służbowych	€/h	30,186
średni odsetek pasażerów podróżujących w celach służbowych	%	75%
wartość czasu dla pasażerów podróżujących w celach innych niż służbowe	€/h	10,06
średni odsetek pasażerów podróżujących w celach innych niż służbowe	%	25%
wartość czasu dla wszystkich pasażerów VT(p)	€/h	25,16
współczynnik 1 (K1)		2,5
liczba pasażerokilometrów	mln pas-km	21 047,3
liczba pociągokilometrów pociągów pasażerskich	mln poc-km	164,76
koszt 1 minuty opóźnienia pociągu pasażerskiego C(mp)	€	134
opóźnienia pociągów pasażerskich	minut	105 437
przewozy towarowe		
krajowa wartość czasu dla tony towaru (na godzinę)	€/h	1,829454545
liczba tonokilometrów	mln tono-km	59 642,032
liczba pociągokilometrów pociągów towarowych	mln poc-km	88,441
wartość czasu dla pociągów towarowych VT(f)	€/h	1 233,73081
współczynnik 2 (K2)		2,15
koszt 1 minuty opóźnienia pociągu towarowego C(mf)	€	44,20868735
opóźnienia pociągów towarowych	minut	82 421

