



URZĄD  
TRANSPORTU  
KOLEJOWEGO

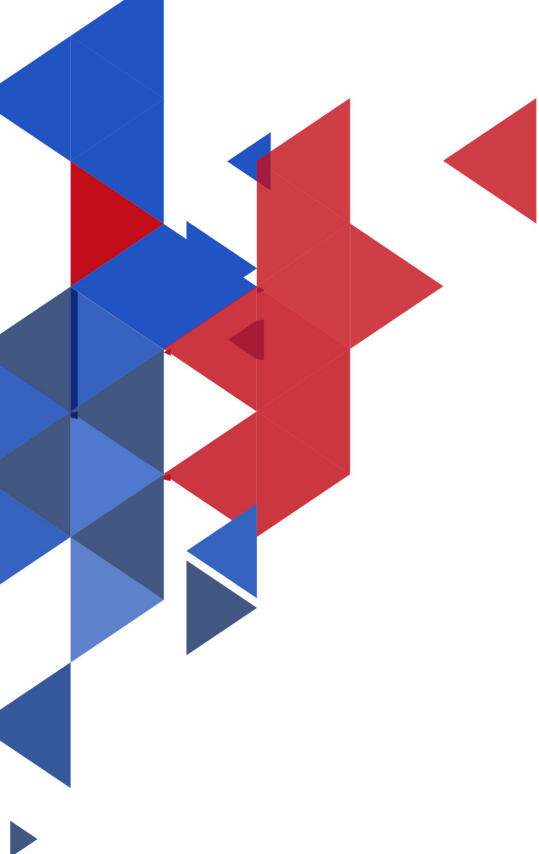
# Raport w sprawie bezpieczeństwa

---

2020

---





## **NASZA MISJA**

**Kreowanie bezpiecznych i konkurencyjnych warunków świadczenia usług transportu kolejowego**

---

## **NASZA WIZJA**

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

Warszawa 2021

ISBN 978-83-65709-69-1

Urząd Transportu Kolejowego  
Al Jerozolimskie 134  
02-305 Warszawa  
[www.utk.gov.pl](http://www.utk.gov.pl)

## Spis treści

<b>1. Wprowadzenie.....</b>	<b>5</b>
1.1. Cel i zakres raportu .....	5
1.2. Główne wnioski z okresu sprawozdawczego .....	6
<b>2. English Summary .....</b>	<b>9</b>
<b>3. Programy i inicjatywy w zakresie bezpieczeństwa.....</b>	<b>12</b>
3.1. Kontekst organizacyjny .....	12
3.2. Cele strategiczne Prezesa UTK i ich realizacja .....	13
3.2.1. Poprawa bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych.....	14
3.2.2. Centrum Egzaminowania i Monitorowania Maszynistów .....	18
3.2.3. Wsparcie wdrażania interoperacyjności .....	19
3.2.4. Działania edukacyjne.....	21
3.3. Rekomendacje w zakresie bezpieczeństwa .....	22
<b>4. Zmiana stanu bezpieczeństwa.....</b>	<b>27</b>
4.1. Analiza znaczących wypadków.....	27
4.1.1. Liczba znaczących wypadków.....	27
4.1.2. Ofiary śmiertelne i ciężko ranni .....	28
4.1.3. Koszty znaczących wypadków.....	30
4.2. Wspólne wskaźniki bezpieczeństwa (CSI).....	32
4.3. Liczba zdarzeń poprzedzających wypadki.....	34
4.4. Omówienie wybranych rodzajów zdarzeń.....	35
4.4.1. Wypadki z udziałem osób (CST 5 – ryzyko dla osób nieupoważnionych) .....	36
4.4.2. Wypadki na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach (CST 3.1 – ryzyko dla użytkowników przejazdów) .....	37
4.4.3. Zdarzenia w trakcie prowadzenia prac inwestycyjnych (CST 2 – ryzyko dla pracowników)....	40
4.4.4. Pomińnięcia sygnału „stój” .....	42
4.4.5. Awarie i usterki taboru.....	46
<b>5. Ramy prawne .....</b>	<b>50</b>
5.1. Zmiany w przepisach prawa.....	50
5.2. Odstępstwa dotyczące certyfikacji ECM .....	56
<b>6. Działalność Prezesa UTK.....</b>	<b>58</b>
6.1. Certyfikaty i autoryzacje bezpieczeństwa.....	58
6.2. Zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdów kolejowych.....	59
6.3. Certyfikaty podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie.....	62
6.4. Licencjonowanie maszynistów .....	64
6.5. Inne rodzaje działalności NSA.....	65
6.6. Koordynacja i współpraca z innymi NSA.....	65
6.7. Wymiana informacji NSA z przedsiębiorstwami.....	67
<b>7. Nadzór.....</b>	<b>70</b>
7.1. Strategia, plan i procedury nadzoru.....	70
7.2. Wyniki procesu nadzoru .....	74
7.3. Koordynacja i współpraca z innymi NSA.....	79
<b>8. Stosowanie wspólnych metod bezpieczeństwa.....</b>	<b>81</b>
8.1. Zastosowanie CSM dotyczących systemu zarządzania bezpieczeństwem .....	81
8.2. Zastosowanie CSM w zakresie oceny i wyceny ryzyka .....	82
8.3. Zastosowanie CSM monitorowanie .....	84
8.4. Uczestnictwo i realizacja projektów unijnych .....	86
<b>9. Kultura bezpieczeństwa.....</b>	<b>88</b>

9.1. Ocena i monitorowanie kultury bezpieczeństwa .....	88
9.2. Inicjatywy i projekty w obszarze kultury bezpieczeństwa .....	88
9.3. Komunikowanie kultury bezpieczeństwa.....	90
<b>Załącznik nr 1. Wspólne wskaźniki bezpieczeństwa (CSI).....</b>	<b>91</b>
<b>Załącznik nr 2. Wyliczenie kosztów opóźnień .....</b>	<b>101</b>
<b>Załącznik nr 3. Postęp w zakresie interoperacyjności .....</b>	<b>102</b>
<b>Spis skrótów i pojęć.....</b>	<b>104</b>
<b>Spis rysunków .....</b>	<b>108</b>
<b>Spis tabel .....</b>	<b>109</b>

# 1. Wprowadzenie

## 1.1. Cel i zakres raportu

Każde państwo członkowskie Unii Europejskiej zostało zobowiązane do ustanowienia krajowego organu do spraw bezpieczeństwa (NSA) dla sektora kolejowego. W Polsce, zgodnie z art. 10 ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, funkcja ta przypisana została Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego.

Aby zapewnić wymianę wiedzy pomiędzy NSA, a także dostarczyć porównywalnych informacji dotyczących poziomu bezpieczeństwa sektora kolejowego w poszczególnych krajach UE, NSA corocznie publikują raport roczny w sprawie bezpieczeństwa. Raport ten zawiera informacje o:

- stanie bezpieczeństwa kolei 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 od obowiązku certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie (ECM) wagonów towarowych.

W dniu 28 lipca 2021 r. do polskiego porządku prawnego wdrożone zostały przepisy dyrektywy 2016/798, które zmieniają powyższy zakres informacji zamieszczanych w raporcie rocznym w sprawie bezpieczeństwa. Jednak zgodnie z art. 10 ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym do rocznego raportu w sprawie bezpieczeństwa za rok 2020 sporządzanego przez Prezesa UTK stosuje się przepisy dotychczasowe. Tym samym niniejszy raport jest ostatnim sporządzanym na podstawie przepisów sprzed wdrożenia dyrektywy 2016/798.

Niezależnie od stosowanych przepisów ustawy, raport uwzględnia najnowsze wytyczne opublikowane przez Agencję Kolejową Unii Europejskiej<sup>1</sup>.

Jednym z celów publikacji przez NSA corocznego raportu w sprawie bezpieczeństwa jest zapewnienie spójnego i porównywalnego zestawu danych o bezpieczeństwie kolei w Unii Europejskiej. Aby było to możliwe, dyrektywa 2004/49/WE, a także zastępującą ją dyrektywa 2016/798, określają szczegółowe wymagania dotyczące zakresu i sposobu gromadzenia tych danych. W raporcie uwzględnia się zdarzenia klasyfikowane jako znaczące wypadki, do których należą wypadki z udziałem co najmniej jednego pojazdu kolejowego będącego w ruchu:

- a) z przynajmniej jedną ofiarą śmiertelną lub ciężko ranną lub
- b) powodujące znaczne szkody w taborze, torach kolejowych, instalacjach lub środowisku, tj. szkodę o wartości co najmniej 150 tysięcy euro, lub
- c) powodujące znaczne zakłócenie ruchu, tj. wstrzymanie ruchu kolejowego na głównej linii kolejowej przez co najmniej 6 godzin.

Statystyka dotycząca znaczących wypadków jest wykorzystywana do oceny poziomu bezpieczeństwa realizowanej za pomocą tzw. wspólnych wskaźników bezpieczeństwa (CSI). Znaczących wypadków jest średniorocznie o około połowę mniej niż wypadków, co powoduje, że dane prezentowane w Raporcie mogą odbiegać od informacji w corocznym „Sprawozdaniu ze stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego”.

---

<sup>1</sup> „Guide on issuing the NSA Annual Report”, GUI\_MRA\_002, wersja 3.0, Agencja Kolejowa Unii Europejskiej, 6 kwietnia 2020 r.

Warto mieć na uwadze, że Raport co do zasady obejmuje swoim zakresem ogólnodostępną krajową sieć kolejową, zarządzaną przez autoryzowanych zarządców infrastruktury. W celu bardziej szczegółowego omówienia niektórych rodzajów zdarzeń, w rozdziale 4.4 podawane są również dane odnoszące się do ogólnej liczby zaistniałych wypadków, które dotyczą zarówno sieci ogólnodostępnej, jak i sieci funkcjonalnie wydzielonych, przeznaczonych do przewozu osób, działających w oparciu o świadectwo bezpieczeństwa. Prezentowane dane nie obejmują systemu kolei wąskotorowych, kolejowego transportu wewnątrzzakładowego, systemu transportu tramwajowego, transportu linowego i linowo-terenowego oraz systemu metra.

Kluczowa część Raportu, dotycząca statystyki znaczących wypadków i CSI, opracowana została w oparciu o dane przekazane Prezesowi UTK przez certyfikowanych przewoźników kolejowych oraz autoryzowanych zarządców infrastruktury kolejowej w rocznych raportach w sprawie bezpieczeństwa. Wykorzystano również dane otrzymywane z innych źródeł, w tym z prowadzonego przez Prezesa UTK Rejestru Zdarzeń Kolejowych (RZK), który stanowi jedno z podstawowych narzędzi bieżącego monitorowania poziomu bezpieczeństwa sektora kolejowego w Polsce. Jeżeli w raporcie nie wskazano inaczej, wszystkie podawane dane i rysunki stanowią opracowanie własne UTK.

Na mocy postanowień dotychczasowego art. 17a ust. 7 ustawy o transporcie kolejowym, Raport przekazywany jest do Agencji oraz publikowany w Dzienniku Urzędowym Prezesa UTK i w witrynie internetowej Agencji ([www.era.europa.eu](http://www.era.europa.eu)). Raport dostępny będzie dla wszystkich zainteresowanych stron – organów administracji publicznej, przedsiębiorców kolejowych, stowarzyszeń i izb gospodarczych.

## **1.2. Główne wnioski z okresu sprawozdawczego**

Rok 2020 przyniósł spadek liczby znaczących wypadków na polskiej sieci kolejowej do 179, czyli o 35 mniej niż w 2019 r. (spadek o 16,3%). Spadła również ogólna liczba wypadków na polskiej sieci kolejowej, których odnotowano 406, tj. o 119 mniej niż w 2019 r. (spadek o 22,7%). Zmniejszyła się także liczba ofiar śmiertelnych – ze 160 do 148 (spadek o 7,5%) oraz osób ciężko rannych – z 48 do 44 (mniej o 8,3%).

Głównym narzędziem monitorowania poziomu bezpieczeństwa na poziomie europejskim są wskaźniki poziomu ryzyka obliczane dla poszczególnych kategorii osób. Decyzja 2009/460 określa czteroetapową procedurę oceny, czy w danym państwie mamy do czynienia z dopuszczalnym poziomem bezpieczeństwa, czy też nastąpiło jego możliwe lub prawdopodobne pogorszenie. Punktem odniesienia dla tej oceny są wyliczone dla każdego kraju i każdej kategorii osób wartości poziomu odniesienia (NRV), które są zawarte w decyzji 2012/226/UE.

Patrząc przez pryzmat powyższego mechanizmu oceny, ogólny poziom bezpieczeństwa systemu kolejowego w Polsce w 2020 r. należy ocenić pozytywnie. Najlepiej obrazujący to wskaźnik poziomu ryzyka wyliczany dla całości społeczeństwa, spadł w 2020 r. o 0,7 p.p. do 40,1%, co oznacza poprawę poziomu bezpieczeństwa. Analizując wskaźniki dla poszczególnych grup osób można zauważyć, że poprawie uległy także wskaźniki poziomu ryzyka dla pasażerów (dla CST 1.1 o 1 p.p. i CST 2 o 0,7 p.p.) oraz użytkowników przejazdów – o 15 p.p. Szczególnie pozytywnie należy ocenić zmianę ostatniego wskaźnika, gdyż wypadki na przejazdach kolejowo-drogowych stanowią aż 41,6% wszystkich wypadków w systemie kolejowym w Polsce.

Niewielkiemu pogorszeniu uległ natomiast wskaźnik dotyczący poziomu ryzyka dla osób nieupoważnionych, który wzrósł o 1,7 p.p. Liczba wypadków związanych z najechaniem pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory poza przejazdami spadła w 2020 r. tylko nieznacznie – z 142 do 133 (6,3%). Jednocześnie prawie nie zmieniła się liczba osób zabitych – zginęło w nich 98 osób (przy czym 96 to osoby nieupoważnione wg CSI, zaś 2 osoby to pracownicy).

Większe wzrosty wskaźnika poziomu ryzyka odnotowano w przypadku innych osób (o 36,2 p.p.) oraz pracowników (o 38,4 p.p.). W pierwszym przypadku jest to efekt niskiego poziomu odniesienia – w

2019 r. nie odnotowano ofiar w tej kategorii, w 2020 r. była to jedna ofiara śmiertelna. W przypadku pracowników (CST 2) po raz pierwszy stwierdzono przekroczenie wskaźnika NRV dla Polski. W grupie tej odnotowano 4 ofiary śmiertelne i 4 osoby ciężko ranne, a więc tyle samo ile w 2018 r., gdy wskaźnik CST 2 wyniósł 99,4% i nie przekroczył NRV. W 2020 r. wskaźnik ten wyniósł już jednak 107%, co jest efektem zmniejszenia wielkości pracy eksploatacyjnej. Warto pamiętać, że model oceny przyjęty w decyzji 2009/460 zakłada, że jednorazowe przekroczenie wskaźnika nie wiąże się z uznaniem pogorszenia poziomu bezpieczeństwa, gdyż istotna jest także tzw. krocząca średnia ważona z ostatnich lat. Niemniej jednak wysokość wskaźnika CST 2 należy odczytywać jako sygnał dla systemu kolejowego do intensyfikacji działań zapobiegających poszkodowanym w grupie pracowników.

W raporcie przeanalizowano także wybrane zdarzenia poprzedzające wypadki. Liczba zdarzeń SPAD nadal utrzymuje się na dość wysokim poziomie – w 2020 r. było to 91 zdarzeń. Odnotowany spadek o 13 zdarzeń nie powinien być jednak powodem do nadmiernego optymizmu w zestawieniu ze spadającą pracą eksploatacyjną. Dodatkowo 2020 r. przypominał o tragicznych konsekwencjach zdarzeń SPAD – w poważnym wypadku w Szymankowie zginęło dwóch pracowników, którzy jadąc drezyną pominęli sygnał „Stój” i tarczę manewrową, wjeżdżając w drogę przebiegu dla lokomotywy wyjeżdżającej ze stacji. W dalszym ciągu widoczna jest istotna korelacja pomiędzy stażem pracy maszynistów uczestniczących w zdarzeniach SPAD – 40% tych zdarzeń powodują maszyniści ze stażem pracy do 5 lat, którzy stanowią 22% ogólnej liczby maszynistów.

# English Summary







## 2. English Summary

The year 2020 brought a decrease of the number of significant accidents within the Polish railway network – down to 179, i.e. 35 less than in 2019 (a decrease by 16.3%). Also the overall number of accidents within the Polish railway network fell to 406, i.e. less by 119 than in 2019 (a decrease by 22.7%). Another reduction was noted with regard to the number of fatalities – from 160 in 2019 to 148 in 2020 (a decrease by 7.5%) and heavily wounded – from 48 to 44 respectively (less by 8.3%).

The main tool to monitor the safety level within the European railway system are the safety risk indicators, calculated for the given person categories. European Commission Decision No. 2009/460 (on the adoption of a common safety method for assessment of achievement of safety targets) describes a four-level procedure of assessment whether in the given Member State there is an acceptable level of safety, or whether such level has possibly or probably decreased. The reference point for such assessment are the national reference values (NRV), calculated for each Member State and each person category, as indicated in the European Commission Decision No. 2012/226/EU (on the second set of common safety targets as regards the rail system).

Taking into account the above-mentioned assessment mechanism the overall safety level of the railway system in Poland in 2020 should be declared as positive. It is best pictured by the risk level indicator calculated for the society as a whole, which fell in 2020 by 0.7 pp to 40.1% – which means the improvement of the safety level. When analysing the indicators for the given person groups one should notice that also the passenger (for CST 1.1 by 1 pp and CST 2 by 0.7 pp) and level crossing (by 15 pp) safety risk indicators improved. Especially of positive nature is the change of the latter indicator as the accidents on level (railway-road) crossings account for 41.6% of all accidents within the Polish railway system.

A slight deterioration was noted with regard to the indicator showing the risk level for unauthorized persons, which rose by 1.7 pp. The number of accidents involving the railway stock running over the persons crossing the railway tracks away from the designated level crossings fell only slightly – from 142 in 2019 to 133 in 2020 (by 6.3%). At the same time the number of persons killed in such accidents has actually not changed – there were 98 such cases (where 96 of them were unauthorized persons and 2 – railway employees).

Bigger increases of the safety risk indicators were noted with regard to other persons (by 36.2 pp) and railway employees (by 38.4 pp). In the first case it was the effect of a low reference level – in 2019 there were no fatalities in this category and in 2020 there was one such casualty. With regard to railway employees (CST 2) for the first time the NRV contravention for Poland was noted. In this group 4 fatalities and 4 heavily wounded persons were accounted for, meaning the same number as in 2018, when the CST 2 indicator reached 99.4% and did not cross the NRV. In 2020 however the indicator came to 107%, what was the result of the decrease of the volume of operational service. One should however remember that the assessment model stemming from the Decision 2009/460 assumes that a one-time contravention of the indicator does not imply the lowering of the safety level, as also of importance is the so-called progressive weighted average of such cases during a span of a five previous years. However a higher level of the CST 2 indicator should be interpreted as a signal for the participants of the railway system to intensify activities leading to the decrease of injuries within the railway employees' group.

This report also analyses chosen incidents preceding the accidents. The number of SPAD cases has remained at a relatively high level – in 2020 there were 91 such incidents. The decrease by 13 in comparison to 2019 should not however cause exaggerated optimism, when compared with the decrease of the level of operational service. Additionally the year 2020 showed tragic consequences of SPAD incidents – in a serious accident in Szymankowo two railway employees were killed. While riding a maintenance train driver ignored the signal and the manoeuvring signal, in consequence

entering into route of a locomotive. Analysis of SPAD incidents constantly shows the importance of work experience of train drivers participating in SPAD incidents – 40% of such cases were caused by train drivers with less than 5 years of service (such accounting for 22% of the overall number of train drivers).

Programy i inicjatywy  
w zakresie  
bezpieczeństwa

---



## 3. Programy i inicjatywy w zakresie bezpieczeństwa

### 3.1. Kontekst organizacyjny

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego jest krajowym organem ds. bezpieczeństwa w systemie kolejowym w Polsce, realizującym zadania wynikające z dyrektyw o bezpieczeństwie i interoperacyjności. Pełni także szereg innych funkcji w zakresie regulacji rynku kolejowego, licencjonowania przewoźników kolejowych, egzekwowania praw pasażera czy licencjonowania maszynistów. Jest także organem nadzorującym funkcjonowanie rynku kolejowego we wszystkich wspomnianych obszarach. Prezes UTK nie zajmuje się innymi gałęziami transportu aniżeli transport kolejowy.

Prezes UTK ma ustawowe gwarancje niezależności wynikające m.in. z pięcioletniej kadencyjności. Jest powoływany bezpośrednio przez Prezesa Rady Ministrów. Oprócz Prezesa UTK ściśle kierownictwo tworzą Wiceprezes ds. bezpieczeństwa, Wiceprezes ds. regulacji rynku oraz Dyrektor Generalna.

Swoje zadania Prezes UTK wykonuje przy pomocy Urzędu Transportu Kolejowego. Obecna struktura organizacyjna UTK wynika ze Statutu Urzędu zatwierdzonego 7 listopada 2017 r. przez Prezesa Rady Ministrów i przewiduje funkcjonowanie następujących komórek organizacyjnych:

- obszar bezpieczeństwa i interoperacyjności, w tym kompetencji personelu:
  - Departament Monitorowania i Bezpieczeństwa – zadania związane z certyfikacją i autoryzacją bezpieczeństwa, certyfikacją podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie (ECM), a także monitorowaniem poziomu bezpieczeństwa systemu kolejowego i przygotowaniem raportów oraz sprawozdań dotyczących bezpieczeństwa;
  - Departament Techniki i Wytwarzania – zadania w obszarze nadzoru rynku i interoperacyjności, w tym wydawania zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji;
  - Departament Personelu i Przepisów – zadania w obszarze licencjonowania maszynistów i ośrodków szkolenia;
- obszar nadzoru:
  - Departament Planowania i Nadzoru – koordynacja działań związanych z realizacją czynności nadzorczych Prezesa UTK we wszystkich obszarach działalności;
  - siedem Oddziałów Terenowych – realizacja zadań związanych z bezpośrednim nadzorowaniem funkcjonowania podmiotów;
- obszar regulacji i praw pasażera:
  - Departament Przewozów Pasażerskich – zadania dotyczące praw pasażera i otwartego dostępu dla przewozów pasażerskich;
  - Departament Regulacji Rynku – zadania związane z licencjonowaniem przewoźników kolejowych i nadzorem nad niedyskryminacyjnym dostępem do infrastruktury kolejowej;
- wsparcie działalności Urzędu:
  - Departament Obsługi Prawnej – wsparcie prawne dla wszystkich zadań Urzędu;
  - Biuro Administracyjno-Informatyczne – wsparcie w zakresie IT i zarządzania mieniem UTK;
  - Biuro Dyrektora Generalnego – obsługa kadrowa i finansowa;
  - Biuro Prezesa – ogólna koordynacja działań UTK.

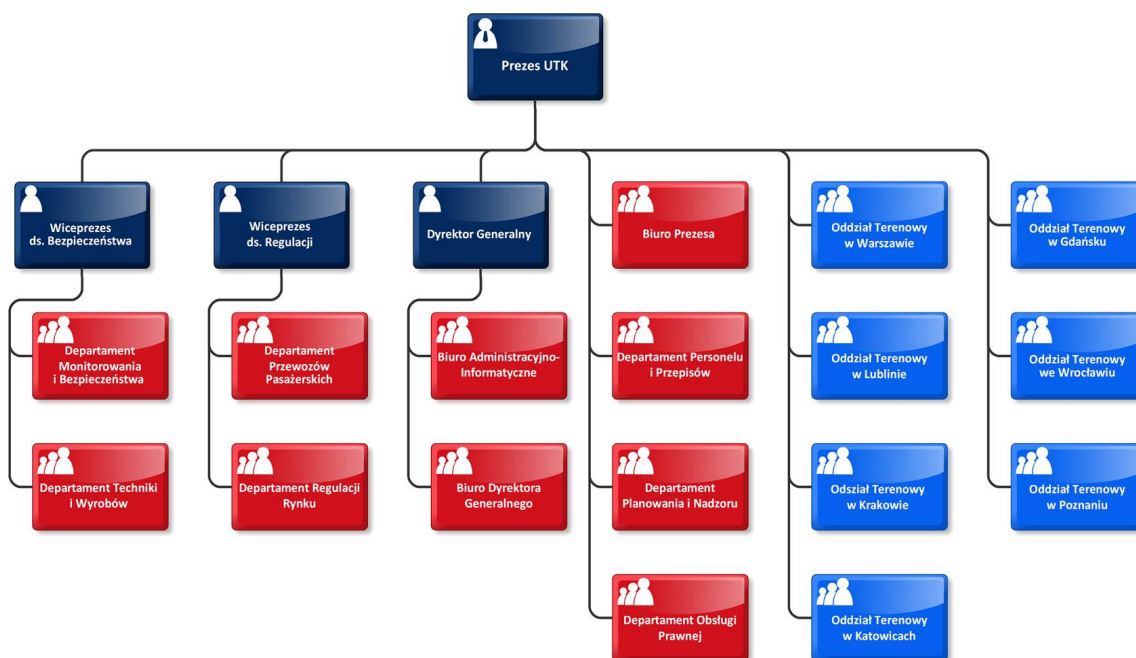


Liczba komórek organizacyjnych funkcjonujących w UTK nie uległa zmianie od 2018 r. W miarę potrzeby wprowadzane są natomiast zmiany w zakresie ich kompetencji. W 2020 r. takie zmiany wprowadzano dwukrotnie.

Z początkiem 2020 r. w życie wszedł nowy Regulamin organizacyjny, zgodnie z którym część kompetencji została przeniesiona pomiędzy komórkami organizacyjnymi (monitorowanie realizacji zaleceń PKBWK stało się zadaniem Departamentu Planowania i Nadzoru, podobnie jak cofanie określonych rodzajów dokumentów) oraz dodane zostały nowe zadania z zakresu planowania i zagospodarowania przestrzennego, które przypisano Departamentowi Obsługi Prawnej. Dodatkowo z początkiem roku zmienił się obszar działania Oddziału Terenowego w Warszawie i Lublinie. Województwo podlaskie podlega obecnie pod Oddział Terenowy w Lublinie.

Druga zmiana regulaminu organizacyjnego w 2020 r. weszła w życie 31 października 2020 r. i była związana z uwzględnieniem zmian wynikających z rozporządzeń wydanych na podstawie IV pakietu kolejowego. Tym samym Prezes UTK rozpoczął wydawanie jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa oraz zezwoleń na wprowadzenie do obrotu pojazdów.

Rys. 1. Struktura organizacyjna UTK



Na poziomie rządowym zadania związane z rozwojem transportu kolejowego pozostają domeną Ministra Infrastruktury. Jego rolą jest kształtowanie ram prawnych funkcjonowania branży kolejowej, a także kreowanie dokumentów strategicznych określających kierunki jej rozwoju. Minister sprawuje również nadzór nad funkcjonowaniem spółek kolejowych.

Badaniem poważnych wypadków oraz innych zdarzeń kolejowych zajmuje się Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych (PKBWK), która funkcjonuje przy Ministerstwie Spraw Wewnętrznych i Administracji.

### 3.2. Cele strategiczne Prezesa UTK i ich realizacja

Rok 2021 to ostatni rok realizacji „Celów strategicznych Urzędu Transportu Kolejowego na lata 2018 – 2021”. Dokument ten określa podstawowe kierunki działania Prezesa UTK, nie ograniczając się przy tym wyłącznie do obszaru bezpieczeństwa, lecz obejmując wszystkie sfery działalności Urzędu. W dokumencie tym zidentyfikowano trzy rodzaje wypadków kolejowych i incydentów, które objęte są szczególnym nadzorem ze strony Prezesa UTK. Są to zdarzenia:

- na przejazdach kolejowo-drogowych (związane z CST 3.1 ryzyko dla użytkowników przejazdów);
- związane z najechaniem pojazdu kolejowego na osoby przechodzące przez tory poza wyznaczonymi przejściami (CST 5 ryzyko dla osób nieupoważnionych na terenie kolejowym);
- związane z niezatrzymaniem się pojazdu kolejowego przed sygnałem „stój” lub w miejscu, w którym pojazd powinien się zatrzymać (CST 1.1 i CST 1.2 – ryzyko dla pasażerów).

W obszarze bezpieczeństwa sformułowane zostały dwa podstawowe cele działań Prezesa UTK. Pierwszy z nich dotyczy minimalizacji ryzyk występujących w systemie kolejowym. W ramach tego celu realizowane są zadania dotyczące m.in.:

- poprawy bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych;
- stworzenia Centrum Egzaminowania i Monitorowania Maszynistów;
- wsparcie wdrażania interoperacyjności;
- działalności edukacyjnej skierowane dla podmiotów rynku i społeczeństwa.

Działania te zostały szczegółowo opisane w rozdziałach 3.2.1. – 3.2.4.

Drugim celem postawionym przez Prezesa UTK jest propagowanie kultury bezpieczeństwa. Działania w tym zakresie zostały opisane w rozdziale 9.

### 3.2.1. Poprawa bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych

Niezmiennie od lat wypadki na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach, obok zdarzeń przy przechodzeniu przez tory w miejscach niedozwolonych, należą do jednych z najczęściej występujących zdarzeń w systemie kolejowym. Zdecydowaną większość zdarzeń powodują użytkownicy przejazdów nieprzestrzegający obowiązujących przepisów lub lekceważący stosowane zabezpieczenia. System kolejowy dysponuje ograniczonymi możliwościami dla zapobiegania występowaniu tych zdarzeń. Mimo to zarówno Prezes UTK, jak i podmioty działające w branży kolejowej, podejmują działania ukierunkowane na ograniczenie ryzyka w tym zakresie.

Najskuteczniejszym sposobem radzenia sobie z ryzykiem jest jego unikanie. W przypadku przejazdów kolejowo-drogowych i przejść oznacza to **budowę skrzyżowań dwupoziomowych** (wiaduktów lub tuneli) w miejsce istniejących przejazdów kolejowo-drogowych lub przejść w jednym poziomie. Działania te pozwalają skutecznie wyeliminować źródło ryzyka, czyli fakt krzyżowania się linii kolejowej i drogi w jednym poziomie. Wysoka skuteczność wymaga jednak również odpowiednich nakładów. Przykładowo budowa 300 metrów wiaduktu drogowego to koszt rzędu 19 mln zł netto.

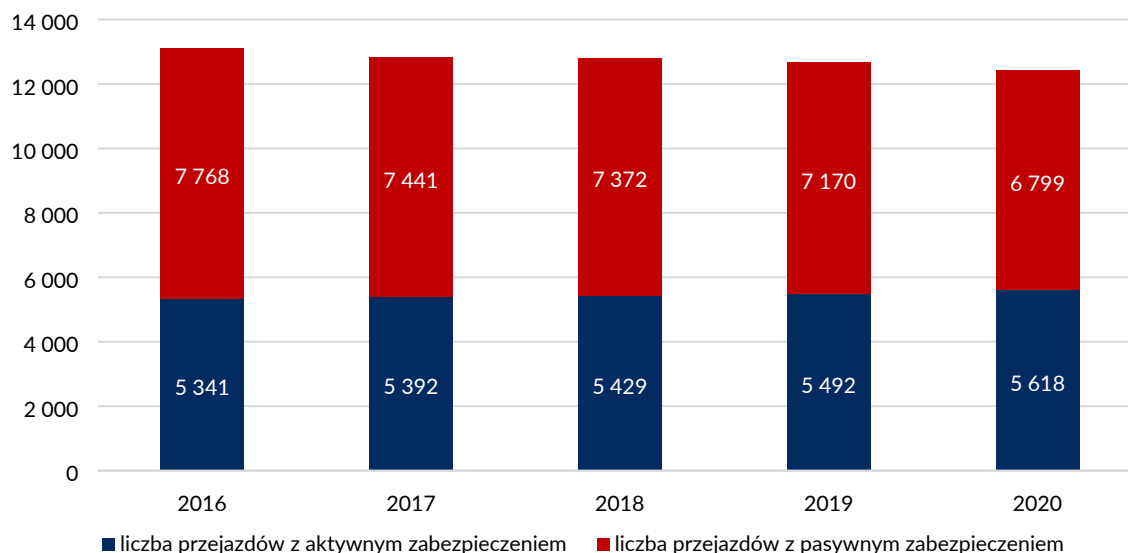
W 2020 r. na sieci kolejowej PKP PLK, największego zarządcy infrastruktury, wybudowanych lub zmodernizowanych zostało 68 skrzyżowań dwupoziomowych. Realizowanych jest także kilka projektów obejmujących budowę skrzyżowań dwupoziomowych. W ramach drugiego etapu projektu „Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach linii kolejowych z drogami” 5 przejazdów kolejowo-drogowych o bardzo wysokich iloczynach ruchu zostanie zastąpionych skrzyżowaniami dwupoziomowymi. Prace obejmą 3 przejazdy w Warszawie oraz 2 w Sulejówku, wszystkie na linii kolejowej nr 2 na odcinku z Warszawy do Mińska Mazowieckiego. PKP PLK uruchomiła także trzeci etap tego projektu, w ramach którego wybudowane zostaną łącznie 24 obiekty inżynieryjne. Będzie to 12 tuneli drogowych bądź wiaduktów kolejowych, 9 wiaduktów drogowych, 2 przejścia podziemne i 1 wiadukt pieszo-rowerowy.

Oprócz budowy skrzyżowań dwupoziomowych, konieczna jest dalsza **modernizacja istniejących przejazdów** połączona z podnoszeniem ich kategorii. W efekcie stopniowemu zmniejszeniu ulega liczba przejazdów kategorii D z pasywnymi zabezpieczeniami na rzecz przejazdów kategorii B i C wyposażonych w urządzenia ostrzegawcze i zabezpieczające. Efekty tych działań widoczne są w zmieniającej się w ostatnich latach strukturze przejazdów kolejowo-drogowych i przejść.



Jeszcze w 2016 r. funkcjonowało 13 109 przejazdów, z czego 40,74% stanowiły przejazdy wyposażone w aktywne urządzenia zabezpieczające według nomenklatury wspólnych wskaźników bezpieczeństwa<sup>2</sup>. W 2020 r. ogólna liczba przejazdów spadła do 12 417. Równocześnie wzrósł jednak udział przejazdów z aktywnymi zabezpieczeniami do 45,24 %.

**Rys. 2. Liczba przejazdów kolejowo-drogowych i przejść w Polsce w latach 2016-2020 w podziale na aktywne i pasywne**



Zarówno budowa skrzyżowań dwupoziomowych, jak i modernizacja istniejących przejazdów wymagają znaczących nakładów finansowych. Tymczasem systemową bolączką utrzymania przejazdów kolejowo-drogowych w Polsce jest ponoszenie pełnych kosztów tego procesu przez sektor kolejowy. Dochodzi zatem do paradoksalnej sytuacji, gdy zarządcy infrastruktury kolejowej zmuszeni są w całości do finansowania inwestycji mających zmniejszyć ryzyko wypadków, powodowanych niemal wyłącznie przez kierowców. Z tego względu konieczna jest **zmiana modelu finansowania modernizacji i utrzymania przejazdów kolejowo-drogowych** w taki sposób, aby zapewnić bardziej adekwatne rozłożenie ciężaru finansowego pomiędzy zarządców infrastruktury i zarządców dróg. Partycypowanie zarządców dróg w tych kosztach jest również konieczne dla wzmocnienia poczucia odpowiedzialności za bezpieczeństwo w tych miejscach, jak również powinno skłonić zarządców dróg do bardziej realistycznego spojrzenia na zasadność utrzymywania części z istniejących przejazdów.

Historia zdarzeń kolejowych na przejazdach i przejściach pokazuje jednak, że sama ich modernizacja nie gwarantuje skutecznego obniżenia poziomu ryzyka. W 2020 r. doszło do czterech poważnych wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych, przy czym aż trzy miały miejsce na przejazdach kategorii z aktywnymi zabezpieczeniami, a więc w miejscach, gdzie kierowcy ostrzegani są o nadjeżdżającym pociągu. Bardzo istotnym czynnikiem w ograniczeniu liczby zdarzeń na przejazdach są zatem również działania zmierzające do **poprawy stopnia przestrzegania przepisów przez kierowców samochodów**. Kierowcy korzystający z przejazdów muszą mieć świadomość, że każde naruszenie przepisów będzie odnotowane i spotka się z odpowiednią oraz szybką reakcją. Działania w tym zakresie powinny być oparte na dwóch filarach.

<sup>2</sup> Dane zbierane przez Agencję Kolejową Unii Europejskiej na potrzeby wspólnych wskaźników bezpieczeństwa obejmują przejazdy z aktywnymi systemami zabezpieczeń, do których zalicza się kategorie A, B i C, ale również niektóre przejścia kategorii E i przejazdy kategorii F, jeżeli są wyposażone w urządzenia zabezpieczające. Pozostałe przejazdy zaliczane są do pasywnych.

Pierwszym z nich jest **wzmocnienie mechanizmu egzekwowania obowiązujących przepisów**, tak aby kontrola ich przestrzegania odbywała się na większą skalę i jednocześnie gwarantowała, że wszelkie naruszenia spotkają się z nieuchronną karą. Spełnienie tych warunków możliwe jest jedynie w sytuacji automatyzacji procesu i zastosowania urządzeń wykrywających naruszenia przepisów, a następnie przesyłających tą informację odpowiednim służbom. Dobrym przykładem skuteczności takich rozwiązań są fotoradary, przed którymi zwalnia zdecydowana większość kierowców.

Prezes UTK od 2019 r. prowadzi działania ukierunkowane na wdrożenie na sieci kolejowej w Polsce systemów przejazdowych opartych o podobną zasadę działania, jak fotoradary. Ideą proponowanego rozwiązania jest zapewnienie ciągłej analizy obrazu z kamer zainstalowanych na przejazdach przez wyspecjalizowane oprogramowanie w celu identyfikacji i rejestrowania przypadków łamania przepisów. Pozyskany w ten sposób materiał dowodowy, którego elementem będzie numer rejestracyjny pojazdu naruszającego przepisy, powinien następnie trafiać do odpowiednich organów w celu podejmowania na tej podstawie działań egzekwujących przepisy. Dodatkowo system mógłby pełnić także rolę ostrzegawczą i zwracać uwagę kierowców o zbliżaniu się do miejsca niebezpiecznego, ograniczając tym samym ryzyko związane z rozproszeniem uwagi kierowcy.

W drugiej połowie lipca 2020 r. na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii D na linii kolejowej nr 138 w km 12,897 w miejscowości Imielin w województwie śląskim został uruchomiony system SPW-1M produkcji polskiej firmy MONAT sp. z o.o. Funkcjonował on w ramach testów do listopada 2020 r. Jednym z zadań systemu było zwrócenie uwagi kierowcy pojazdu drogowego na to, że zbliża się do przejazdu. Zamontowane urządzenia wykrywają nadjeżdżający pojazd, dzięki wykorzystaniu technologii radarowej mierzą jego prędkość i aktywują podświetlenie znaków G-1 (z trzema, dwoma i jednym ukośnym czerwonym pasem, umieszczanych na dojeździe do przejazdu). Dodatkowo nad krzyżem św. Andrzeja umieszczona jest tablica LED, na której wyświetlane są komunikaty o zmiennej treści skierowane do prowadzącego pojazd. Informują one o ryzyku wypadków z pojazdami kolejowymi, miejscu niebezpiecznym, a w przypadku nadmiernej prędkości – wyświetlają aktualną, dając tym samym sygnał o konieczności jej zmniejszenia.

**Rys. 1. Przejazd kolejowy w Imielinie z działającym systemem SPW-1M**







Jednak kluczową funkcją systemu jest wykrywanie przypadków łamania przepisów drogowych przez kierowców. W przypadku przejazdów kategorii D będzie to najczęściej niezatrzymanie się przed znakiem „Stop”. Funkcja ta realizowana jest przy pomocy technologii analizy obrazów oraz rozpoznawania wzorców, co umożliwia odpowiednią interpretację rejestrowanej sytuacji. System wyposażony jest także w funkcjonalność automatycznego odczytywania numerów tablic rejestracyjnych. W momencie popełnienia wykroczenia na przejeździe kolejowo-drogowym urządzenie pozwala na jednoznaczne zidentyfikowanie pojazdu, a w konsekwencji na ustalenie jego właściciela i potencjalnego sprawcy wykroczenia. Dodatkowo system oferuje rozwiązania automatyzujące proces informowania odpowiednich służb o stwierdzonych naruszeniach.

Wnioski płynące z testowego funkcjonowania systemu SPW-1M potwierdzają, że poziom przestrzegania obowiązujących przepisów jest niski. W okresie testów aż 70% kierowców nie zatrzymywało się przed znakiem „Stop”. Tymczasem brak zachowania należytej ostrożności przed przejazdem jest główną przyczyną późniejszych wypadków.

W 2021 r. planowane są dalsze wdrożenia innowacyjnych systemów zabezpieczenia przejazdów kolejowo-drogowych. Testowane będą m.in. rozwiązania oparte na niezależnych źródłach zasilania w energię elektryczną, a także urządzenia montowane na innych kategoriach przejazdów aniżeli D.

Drugim filarem działań koniecznych dla poprawy dyscypliny kierowców jest **zaostrenie kar za naruszenia przepisów** w tym zakresie. Obowiązujące stawki mandatów są nieadekwatne do zagrożenia, jakie niesie nieprzestrzeganie przepisów w obrębie przejazdów kolejowo-drogowych, w szczególności tak rażące, jak objeżdżanie zamkniętych rogatek (zagrożone mandatem w wysokości 300 zł i 4 punktami karnymi). Aby kary miały walor faktycznie dyscyplinujący kierowców konieczne jest podwyższenie obowiązujących stawek i wprowadzenie nieuchronności kary.

Uzupełnieniem działań związanych z egzekwowaniem przepisów powinny być **działania edukacyjne wobec społeczeństwa**. Konieczne jest zwracanie uwagi na niebezpieczeństwa związane z niezachowaniem ostrożności na przejazdach kolejowo-drogowych i konsekwencje powstałych w ten sposób zdarzeń. Aspekty bezpiecznego zachowania w sąsiedztwie torów kolejowych i na przejazdach kolejowo-drogowych oraz przejściach są elementem „Kampanii Kolejowe ABC” realizowanej przez Prezesa UTK. Jest ona skierowana nie tylko do dzieci w wieku szkolnym i przedszkolnym, ale również do ich nauczycieli, wychowawców, rodziców czy opiekunów, którzy w codziennym życiu mogą także być użytkownikami przejazdów kolejowych. Więcej szczegółów o kampanii można znaleźć w rozdziale 3.2.4. Prezes UTK patroluje także kampanii „Bezpieczny przejazd” prowadzonej przez PKP PLK od 2005 r.

W 2020 r. kontynuowane było także wsparcie realizacji projektu dodatkowego oznakowania przejazdów unikalnym numerem identyfikacyjnym – tzw. żółtą naklejką. Naklejka zawierająca ten numer jest umieszczana w widocznym miejscu w obrębie przejazdu kolejowego. Takie oznakowanie przejazdu umożliwia dyspozytorom numeru ratunkowego 112 szybkie zlokalizowanie danego miejsca i wysłanie służb we właściwe miejsce w przypadku zagrożenia. Dyspozytor może także szybko poinformować odpowiednich pracowników zarządcy infrastruktury o zagrożeniu i tym samym zapobiec zaistnieniu wypadku. Obecnie do systemu włączone są przejazdy wszystkich zarządców infrastruktury posiadających autoryzację bezpieczeństwa. W związku z trwającymi inwestycjami, zarówno kolejowymi, jak i drogowymi, na podstawie informacji otrzymywanych od poszczególnych zarządców Prezes UTK wprowadza niezbędne zmiany zapewniające aktualność danych. Analizowane są także możliwości dalszego rozszerzenia systemu.

### 3.2.2. Centrum Egzaminowania i Monitorowania Maszynistów

Inicjatywa utworzenia przy Prezesie UTK Centrum Egzaminowania i Monitorowania Maszynistów (CEMM) ma na celu zapewnienie wysokiego poziomu wykształcenia maszynistów i kandydatów na maszynistów dzięki wprowadzeniu państwowego egzaminu na maszynistę. Równie ważnym elementem projektu jest zapewnienie ciągłego monitorowania zdolności maszynistów do wykonywania swoich obowiązków w sposób zapewniający bezpieczeństwo na sieci kolejowej.

Warunkiem stworzenia Centrum jest wprowadzenie odpowiednich zmian legislacyjnych w ustawie o transporcie kolejowym. Prace w tym zakresie w istotny sposób posunęły się do przodu w ciągu 2020 r. Przenalizowane i rozpatrzone zostały poprawki wynikające z procesu konsultacji publicznych i uzgodnień międzyresortowych, które zakończono pod koniec 2019 r. Poprawiony projekt został skierowany do ponownych uzgodnień, a następnie pozytywnie rozpatrzony przez Komitet ds. Cyfryzacji i Komitet ds. Europejskich.

Równoległe trwały niezbędne prace zmierzające do uruchomienia działalności Centrum. W pierwszej kolejności konieczne było znalezienie odpowiedniej powierzchni biurowej. Ze względu na specyficzne wymagania związane z funkcjonowaniem symulatorów wyposażonych w dynamiczne odwzorowanie ruchu pojazdu, poszukiwana powierzchnia musiała spełniać dodatkowe wymagania techniczne. W 2020 r. została podpisana umowa najmu powierzchni przy Alejach Jerozolimskich 211 w Warszawie. Pozyskanie prawa do dysponowania powierzchnią umożliwiło realizację pozostałych przedsięwzięć związanych z realizacją projektu CEMM, w szczególności obejmujących dostawę symulatorów, budowę serwerowni oraz przeprowadzenie niezbędnych prac adaptacyjnych w celu prowadzenia egzaminów.

Oprócz poszukiwania siedziby dla CEMM, w 2020 r. realizowane były również prace nad stworzeniem odpowiednich rozwiązań informatycznych. Przeprowadzono badania potrzeb przyszłych użytkowników projektowanego systemu Krajowego Rejestru Elektronicznego Maszynistów i Prowadzących Pojazdy Kolejowe (KREMiPPK) oraz opracowano projekt tzw. makiet UX/UI dla systemu. Makiety te przedstawiają wygląd poszczególnych elementów systemu i pozwalają na odpowiednie jego zaplanowanie, aby zapewnić łatwość i intuicyjność obsługi. Makiety powstały przy udziale przyszłych użytkowników systemu – przedstawicieli rynku kolejowego oraz pracowników UTK.

W pierwszej kolejności przeprowadzono badania użyteczności, podczas których zebrano spostrzeżenia w zakresie przejrzystości, intuicyjności oraz świadomości prowadzonych działań w głównych procesach realizowanych przez system. Na bazie wyników z badań wykonano projekty interaktywnych makiet - widoków stron wyświetlanych przez system. Następnie na ich podstawie ponownie przeprowadzono badania, w celu potwierdzenia prawidłowości projektowania z zachowaniem użyteczności dla użytkowników.

Makiety opracowane w ramach powyższych działań stały się elementem dokumentacji przetargowej na dostawę systemu KREMiPPK wraz z infrastrukturą techniczną i zapewnieniem opieki serwisowej oraz utrzymaniowej. Prace nad tą dokumentacją toczyły się wraz z działaniami nad makietami UX/UI. W 2020 r. przeprowadzono dialogi techniczne mające na celu uzyskanie informacji z rynku, niezbędnych do przygotowania dokumentacji przetargowej. Pozwoliło to na zdefiniowanie najlepszych i najefektywniejszych rozwiązań z perspektywy zamawiającego i określenia optymalnych kryteriów wyboru takiego rozwiązania.



Odrębny proces dialogu technicznego poprzedził również wszczęcie postępowania przetargowego na dostawę symulatorów pojazdu kolejowego. Urządzenia te będą przeznaczone do przeprowadzania jazd egzaminacyjnych dla kandydatów na maszynistów. Oprócz samej dostawy urządzeń przetarg obejmuje także ich instalację wraz z adaptacją pomieszczeń, przeszkolenie pracowników, zapewnienie opieki serwisowej oraz utrzymaniowej, a także adaptację pomieszczeń przeznaczonych do egzaminowania kandydatów na maszynistów. Ogłoszenie o przetargu zostało opublikowane 28 grudnia 2020 r.

### 3.2.3. Wsparcie wdrażania interoperacyjności

Prezes UTK angażuje się w działania wspierające rozwój interoperacyjności systemu kolei, w szczególności mające na celu wdrażanie ERTMS w Polsce. Szczególnie istotna w tym kontekście jest inicjatywa zabudowy na polskiej sieci kolejowej **ETCS w wersji Limited Supervision**, tak aby objąć nadzorem systemu wszystkie linie kolejowe w Polsce. Wyzwaniem dla polskiego systemu kolejowego jest bowiem ograniczenie liczby zdarzeń polegających na minięciu sygnału „Stój” lub niezatrzymaniu się w miejscu wyznaczonym (tzw. zdarzenia SPAD – szerzej rozdział 4.4). Jedynym skutecznym rozwiązaniem tej kwestii jest wprowadzenie systemu nadzorującego pracę maszynistów, czyli ETCS.

Zgodnie z założeniami Krajowego Planu Wdrażania TSI Sterowanie z 2017 r. w perspektywie do 2050 r. planowana jest zabudowa ETCS poziomu 1 lub 2 na 8 233 km linii kolejowych w Polsce. Oznacza to zatem, że tylko na ok. 42% polskiej sieci kolejowej dostępne będą nowoczesne, komputerowe urządzenia sterowania ruchem zapewniające ciągły nadzór pracy maszynisty. W ocenie Prezesa UTK pozostawienie na pozostałej części sieci kolejowej systemu Samoczynnego Hamowania Pociągu (SHP) opracowanego w latach 60. XX wieku nie przystaje do obecnych realiów i zagrożeń pojawiających się w systemie kolejowym.

Rozwiązaniem, które pozwoliłoby na poprawienie bezpieczeństwa na liniach, na których obecnie nie jest planowane wdrożenie ETCS poziomu 1 lub 2, jest instalacja ETCS poziom 1 w wariantcie Limited Supervision (ETCS L1 LS). Zaletą tej konfiguracji jest znacząco niższy koszt wdrożenia w porównaniu do ETCS poziomu 1 lub 2. Dodatkowo jest to rozwiązanie zharmonizowane na poziomie europejskim i poprawiające interoperacyjność sieci kolejowej.

Z uwagi na możliwość elastycznego konfigurowania sposobu wdrożenia ETCS L1 LS Prezes UTK zlecił przygotowanie ekspertyzy obejmującej opracowanie optymalnego modelu konfiguracji ETCS L1 LS w warunkach polskiej sieci kolejowej. W ekspertyzie przeanalizowano kilka potencjalnych wariantów w zakresie nadzorowanych zagrożeń i związanego z tym sposobu wdrożenia systemu na infrastrukturze. Uznano, że ETCS L1 LS powinien nadzorować przede wszystkim następujące zagrożenia:

- przejechanie obok semafora wjazdowego, wyjazdowego lub drogowskazowego wskazującego sygnał „Stój”;
- przejechanie obok osobnego urządzenia wskazującego sygnał „Stój” ustawionego z lewej lub prawej strony toru, podczas wjazdu pociągu z toru przeciwnego do zasadniczego;
- przekroczenie dozwolonej prędkości podczas jazdy po okręgach zwrotnicowych.

Z tymi zagrożeniami wiąże się największe ryzyko powstania poważnego wypadku np. w wyniku kolizji z innym pociągiem lub wykolejenia na skutek jazdy z nadmierną prędkością. Z tego względu zostały one wybrane jako podstawowe zagrożenia, które ma ograniczyć projektowane rozwiązanie.

Analizując możliwe funkcjonalności nadzoru nad wskazanymi zagrożeniami zarekomendowane zostały dwa warianty wdrożenia, których ostateczny wybór powinien zależeć od oceny ryzyka w danej lokalizacji. Pierwszy, mniej skomplikowany wariant „Nadzór stacji i ostrzeganie na szlaku” zakłada, że maszynista byłby ostrzegany o zbliżających się sygnalizatorach blokady liniowej, tarczach ostrzegawczych i tarczach ostrzegawczych przejazdowych w formie wiadomości tekstowej

pokazywanej na ekranie komputera pokładowego, której odczytanie wymagałoby potwierdzenia przez maszynistę. Rozwiązanie to w praktyce sprowadzałoby się zatem do powielenia dotychczasowej funkcjonalności SHP w warunkach systemu ETCS. Dodatkowo jednak system przekazywałby do pojazdu zezwolenia na jazdę w miejscach szczególnie niebezpiecznych, tzn. przy mijaniu semaforów wjazdowych, wyjazdowych i drogowskazowych. W ten sposób, w przypadku przekroczenia dopuszczalnej prędkości lub przejechania poza semafor wskazujący sygnał „Stój” system ETCS byłby w stanie zareagować i ograniczyć prędkość pojazdu lub go całkowicie zatrzymać.

W miejscach szczególnie niebezpiecznych, wyznaczonych w oparciu o ocenę ryzyka, stosowany byłby drugi, bardziej zaawansowany wariant wdrożenia ETCS L1 LS, „Nadzór stacji z uaktualnieniem i ostrzeganiem na szlaku”. W tym wariantcie zezwolenie na jazdę przekazywane byłoby przy mijaniu semaforów wjazdowych, wyjazdowych i drogowskazowych oraz dodatkowo w miejscach uaktualniania/zapowiadania wskazań semaforów wjazdowych, czyli odpowiadających im tarcz ostrzegawczych i semaforów powtarzających. Przy semaforach blokady liniowej oraz tarczach ostrzegawczych przejazdowych stosowane byłoby rozwiązanie analogiczne, jak w przypadku wariantu 1 - wyłącznie funkcja ostrzegania.

Docelowo wdrożenie ETCS L1 LS powinno nastąpić na całej sieci kolejowej, nieobjętej zabudową ETCS poziomu 1 i 2. Umożliwi to zwiększenie bezpieczeństwa systemu kolejowego, rezygnację ze stosowania systemu SHP w Polsce, a tym samym przełoży się na poprawę interoperacyjności polskiej sieci kolejowej dzięki rezygnacji z wymogu zabudowy i stosowania SHP na pojazdach kolejowych. Z uwagi jednak na długoterminowy charakter wdrażania ETCS L1 LS na polskiej sieci kolejowej w pierwszej kolejności należy wyposażyć w ten system linie kolejowe znajdujące się w sieci TEN-T oraz linie stanowiące połączenia z liniami wyposażonymi lub planowanymi w wyposażenie w ETCS poziomu 1 lub 2, tak aby stworzyć wzajemnie powiązane odcinki pozwalające na jazdę pod ciągłą kontrolą systemu ETCS.

Bazując na powyższych założeniach Prezes UTK w grudniu 2020 r. przekazał do Ministerstwa Infrastruktury projekt suplementu do Krajowego Planu Wdrażania TSI Sterowanie obejmujący wdrożenie ETCS L1 LS.

W celu poprawienia komunikacji pomiędzy wszystkimi stronami biorącymi udział we wdrażaniu systemu ERTMS w Polsce w 2020 r. kontynuowane były spotkania **Grupy Użytkowników ERTMS**. Prezes UTK pełni w tej grupie rolę moderatora oraz mobilizuje podmioty do podejmowania określonych działań mających na celu usprawnienie wdrażania ERTMS w Polsce. W 2020 r. w ramach grupy skupiono się na pracach związanych z wdrożeniem testów kompatybilności systemu ETCS (ESC) oraz testów kompatybilności systemu GSM-R (RSC), wymaganych przez ostatnią wersję TSI Sterowanie. Warto podkreślić, że tylko zapewnienie kompatybilności technicznej i funkcjonalnej urządzeń pokładowych i przytorowych systemu jest w stanie zagwarantować odpowiedni poziom bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Kwestia zapewnienia prawidłowej współpracy urządzeń była także przedmiotem dyskusji w ramach grupy w kontekście wdrażania systemu ETCS na linii kolejowej nr 9.

Kolejnym obszarem, w którym Prezes UTK kontynuował swoje działania w 2020 r., była **migracja do łączności cyfrowej GSM-R** z obecnego systemu łączności analogowej prowadzonej w paśmie 150 MHz. Zgodnie z suplementem do Krajowego planu Wdrażania TSI Sterowanie z 2018 r. do końca 2024 r. system GSM-R w Polsce ma osiągnąć pełną funkcjonalność, a migracja z systemu VHF nastąpi w formule „dnia zero”. Do tego czasu zarządca infrastruktury – PKP PLK, a także dostawcy i producenci urządzeń pracują nad prawidłowym wdrożeniem systemu. Prace te są monitorowane przez Prezesa UTK.

W celu właściwego przygotowania się wszystkich zainteresowanych podmiotów, przewidziana została tzw. eksploatacja obserwowana na odcinku pilotażowym – linii kolejowej nr 9 Warszawa – Gdańsk. Jej rozpoczęcie zostało ustalone na 2 stycznia 2022 r. W 2020 r. PKP PLK zakończyła prace



Zespołu ds. oceny znaczenia zmiany technicznej polegającej na rozpoczęciu eksploatacji obserwowanej GSM-R na linii kolejowej nr 9 Warszawa Wschodnia Osobowa – Gdańsk Główny. W 2021 r. będą trwały dalsze prace związane z wdrożeniem systemu GSM-R, natomiast Prezes UTK będzie monitorował pojawiające się problemy i wyzwania związane zarówno z wdrożeniem, jak i prowadzeniem eksploatacji obserwowanej.

### 3.2.4. Działania edukacyjne

Prezes UTK realizuje dwa projekty ukierunkowane na edukację, adresowane do różnych odbiorców. Pierwszym z nich jest „Akademia Bezpieczeństwa Kolejowego”, stanowiąca przedsięwzięcie szkoleniowe o ogólnokrajowym zasięgu, którego zasadniczym celem jest kształtowanie bezpiecznego i konkurencyjnego oraz sprawnie funkcjonującego systemu kolejowego przez wyrównywanie poziomu wiedzy i kompetencji uczestników sektora transportu kolejowego, a także upowszechnianie dobrych praktyk.

2020 był pierwszym rokiem pełnej realizacji projektu ABK. Przez cały rok zorganizowano w sumie 13 szkoleń, w których uczestniczyło 1 173 przedstawicieli rynku kolejowego<sup>3</sup>. Oznacza to średnio jedno szkolenie na miesiąc. Trwająca epidemia nie przeszkodziła przy tym w realizacji szkoleń kierowanych do szerokiego grona odbiorców, gdyż wszystkie z nich realizowane były w formie zdalnej. W miarę doskonalenia możliwości technicznych pozwalało to na stopniowe zwiększanie liczby uczestników aż do ok. 110 osób w trakcie jednego szkolenia. Tak duże zainteresowanie szkoleniami potwierdza, że przygotowane tematy dobrze wpisały się w potrzeby rynku.

Warto także zauważyć, że po raz pierwszy część szkoleń była organizowana z udziałem zewnętrznych wykładowców. Pozwoliło to na zapewnienie przedstawicielom rynku dostępu do najlepszych ekspertów w danej dziedzinie, jak również umożliwiło realizację szkoleń na szczegółowe tematy techniczne dotyczące m.in. komputerowych urządzeń sterowania ruchem kolejowym, zasilania trakcji elektrycznej czy cyberbezpieczeństwa. Eksperti UTK prowadzili również szkolenia dedykowane audytorom SMS i MMS, a także pracownikom badającym wypadki i incydenty.

W ramach projektu ABK podnoszone są również kompetencje pracowników UTK – w szczególności inspektorów realizujących działania kontrolne w terenie. W ramach tzw. Akademii Rozwoju Inspektora odbyło się 39 szkoleń wewnętrznych, w których uczestniczyły w sumie 634 osoby. Średnio jeden inspektor UTK w ciągu roku miał zatem okazję uczestniczyć w aż 10 szkoleniach.

Projekt ABK jest realizowany z dofinansowaniem ze środków Funduszu Spójności w ramach POIiŚ 2014-2020 w wysokości 3,65 mln PLN (całkowita wartość projektu to 4,3 mln PLN).

Drugim projektem o charakterze edukacyjnym realizowanym przez Prezesa UTK jest „Kampania Kolejowe ABC”. Jej adresatem są dzieci w wieku przedszkolnym i szkolnym ze szkół podstawowych (klasy I-VI) oraz ich nauczyciele i wychowawcy. Projekt propaguje 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. Podobnie jak projekt ABK „Kampania Kolejowe ABC” jest współfinansowana ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 w wysokości 23,5 mln PLN (całkowita wartość projektu to 27,6 mln PLN).

Rok 2020 był szczególnym czasem realizacji projektu. W związku z sytuacją epidemiczną oferta projektu została rozszerzona o zajęcia edukacyjne prowadzone w formie online. Dzięki temu udało się przeprowadzić w sumie 132 lekcje z zakresu bezpieczeństwa na kolei, w tym 110 bezpośrednio w szkołach i przedszkolach oraz 22 lekcje w formie online. Łącznie od początku trwania projektu

---

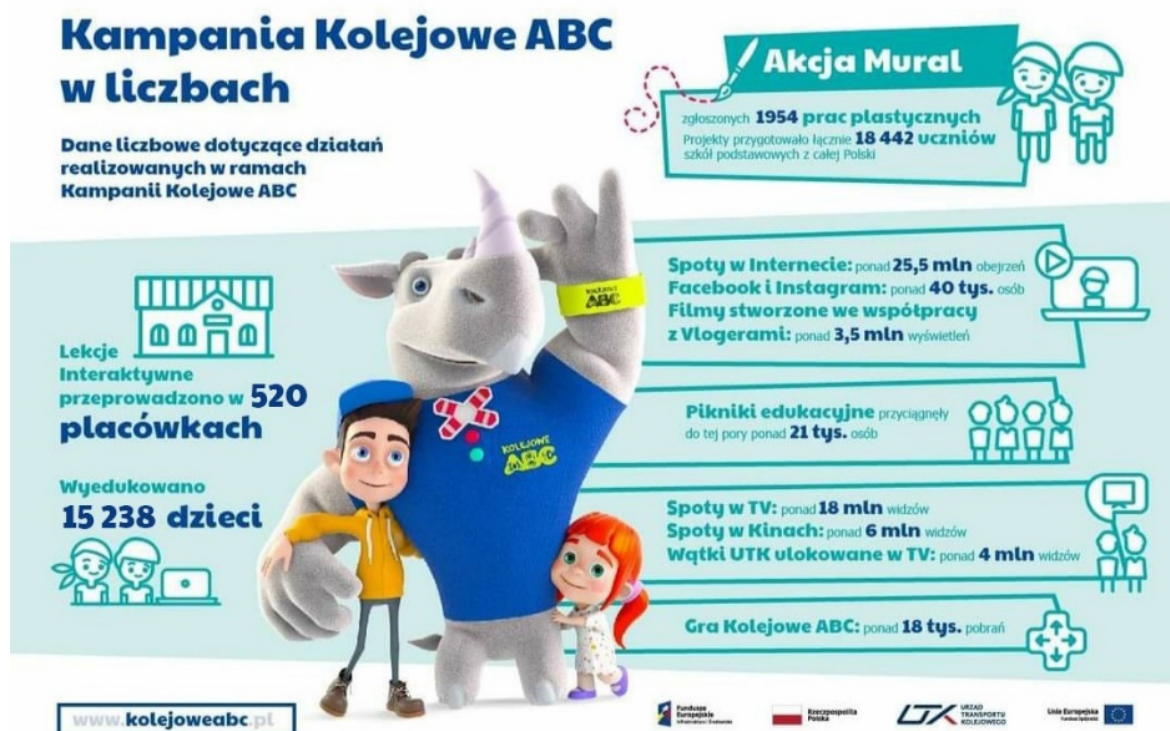
<sup>3</sup> Podane dane dotyczące liczby uczestników szkoleń stanowią sumę liczby wszystkich osób uczestniczących w szkoleniach. Ta sama osoba uczestnicząca w kilku szkoleniach jest zatem liczona kilkakrotnie.

do końca 2020 r. w zajęciach wzięło udział ponad 15 tys. dzieci z 520 placówek edukacyjnych. Każda grupa otrzymała plakat przypominający o bezpieczeństwie na terenach kolejowych, dużą maskotkę nosorożca Rogatka (bohatera Kampanii Kolejowe ABC), książki edukacyjne, odblaskowe materiały edukacyjne i małe maskotki nosorożca Rogatka. Pierwszą lekcją w formie online były zajęcia przygotowane w ramach 7. edycji Dni Otwartych Funduszy Europejskich, organizowanych przez Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej, które cieszyły się dużym zainteresowaniem uczniów.

Do końca 2021 r. przeprowadzonych zostanie łącznie ok. 700 lekcji w przedszkolach i szkołach podstawowych na terenie całej Polski, w gminach, w których na przestrzeni ostatnich lat doszło do tragicznych wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych oraz na tzw. dzikich przejściach. Dzięki interaktywnym zajęciom przygotowanym w ramach projektu ok. 21 tys. dzieci pozna zasady prawidłowego zachowania się na przejeździe kolejowym, dworcu, w pociągu oraz w okolicach torowisk.

W roku 2020 w związku z ogłoszonym stanem epidemii i zawieszeniem lekcji w placówkach oświatowych, poza prowadzeniem zajęć w formie online, w ramach Kampanii Kolejowe ABC zostało zorganizowane wsparcie nauczania zdalnego. Na stronie internetowej projektu [www.kolejoweabc.pl](http://www.kolejoweabc.pl) zostały udostępnione materiały edukacyjne m.in. oprogramowanie multimedialne wykorzystywane w trakcie lekcji kolejowego bezpieczeństwa prowadzonych przez edukatorów UTK czy podręczniki online dla trzech grup wiekowych – przedszkolaków, uczniów klas I-III oraz klas IV-VI. Na internetowej platformie edukacyjnej Peronowo dzieci, ich rodzice, opiekunowie i nauczyciele mogą znaleźć ciekawe gry, quizy i materiały multimedialne.

Elementem projektu „Kampanii Kolejowe ABC” jest również informacyjno-edukacyjna kampania medialna na rzecz poprawy szeroko rozumianego bezpieczeństwa pasażerów. Jej bezpośrednimi odbiorcami są dzieci w wieku przedszkolnym i szkolnym, a pośrednimi – ich nauczyciele, wychowawcy oraz opiekunowie. Kampania realizowana jest zarówno na szczeblu ogólnopolskim, jak i lokalnym.





### 3.3. Rekomendacje w zakresie bezpieczeństwa

W 2020 r. PKBWK opublikowała 6 raportów z badania poważnych wypadków i 3 raporty z badania wypadków oraz 1 raport z badania incydentu. Połowa ze zdarzeń analizowanych przez PKBWK miała miejsce na przejazdach kolejowo-drogowych.

**Tab. 1. Zestawienie raportów PKBWK z badania poważnych wypadków, wypadków i incydentów opublikowanych w 2020 r.**

lp.	numer raportu	kategoria zdarzenia	data i godzina zdarzenia	lokalizacja
1.	PKBWK/01/2020	najechanie pojazdu na przeszkodę	19.05.2019 r. godz. 15:25	Stacja Rybnik Towarowy, tor nr 308, km 43,450 linii kolejowej nr 140 Katowice Ligota – Nędza
2.	PKBWK/02/2020	wypadek na przejeździe kolejowo-drogowym	15.06.2019 r. godz. 18:22	Przejazd kolejowo-drogowy kategorii C, szlak Kąty Wrocławskie – podg. Mietków, tor nr 2, km 22,788 linii kolejowej nr 274 Wrocław Świebodzki – Zgorzelec
3.	PKBWK/03/2020	wypadek na przejeździe kolejowo-drogowym	03.07.2019 r. godz. 08:50	Przejazd kolejowo-drogowy kategorii B, tor zamknięty nr 2, szlak Wargowo – Złotniki, km 13,916 linii kolejowej nr 354 Poznań Główny PoD – Piła Główna
4.	PKBWK/04/2020	wypadek na przejeździe kolejowo-drogowym	02.08.2019 r. godz. 19:42	Przejazd kolejowo-drogowy kategorii D, szlak Starzyny – Koniecpol, tor nr 1, km 34,751 linii kolejowej nr 64 Kozłów – Koniecpol
5.	PKBWK/05/2020	wyprawienie pojazdu na tor zajęty, zamknięty albo w niewłaściwym kierunku	30.07.2019 r. godz. 16:53	Stacja Złocieniec, tor nr 2, km 114,131 linii kolejowej nr 210 Chojnice – Runowo Pomorskie
6.	PKBWK/06/2020	zły stan techniczny wagonu	08.08.2019 r. godz. 23:18	Szlak Tarnów Opolski – Opole Groszowice, tor nr 1, km 87,973 linii kolejowej nr 132 Bytom – Wrocław Główny
7.	PKBWK/07/2020	wypadek na przejeździe kolejowo-drogowym	17.02.2020 r. godz. 19:34	Przejazd kolejowo-drogowy kategorii D, tor nr 1, km 7,765 linii kolejowej nr 356 Poznań Wschód – Bydgoszcz Główna
8.	PKBWK/08/2020	zdarzenia z osobami związane z ruchem pojazdu kolejowego	28.10.2019 r. godz. 12:55	Szlak Paczyna – Toszek, tor nr 1, km 48,180 linii kolejowej nr 132 Bytom – Wrocław Główny
9.	PKBWK/09/2020	najechanie na pojazd drogowy poza przejazdami	11.01.2020 r. godz. 04:35	Szlak Szamotuły – Pęckowo, tor nr 1, km 34,102 linii kolejowej nr 351 Poznań Główny – Szczecin Główny
10.	PKBWK/10/2020	wypadek na przejeździe kolejowo-drogowym	29.04.2020 r. godz. 17:32	Przejazd kolejowo-drogowy kategorii B, tor nr 1, szlak Bolechowo - Murowana Goślina, km 15,753 linii kolejowej nr 356 Poznań Wschód – Bydgoszcz Główna

Ponadto Komisja opublikowała raport roczny za 2019 r. Wszystkie raporty opublikowane przez PKBWK zawierały zalecenia.



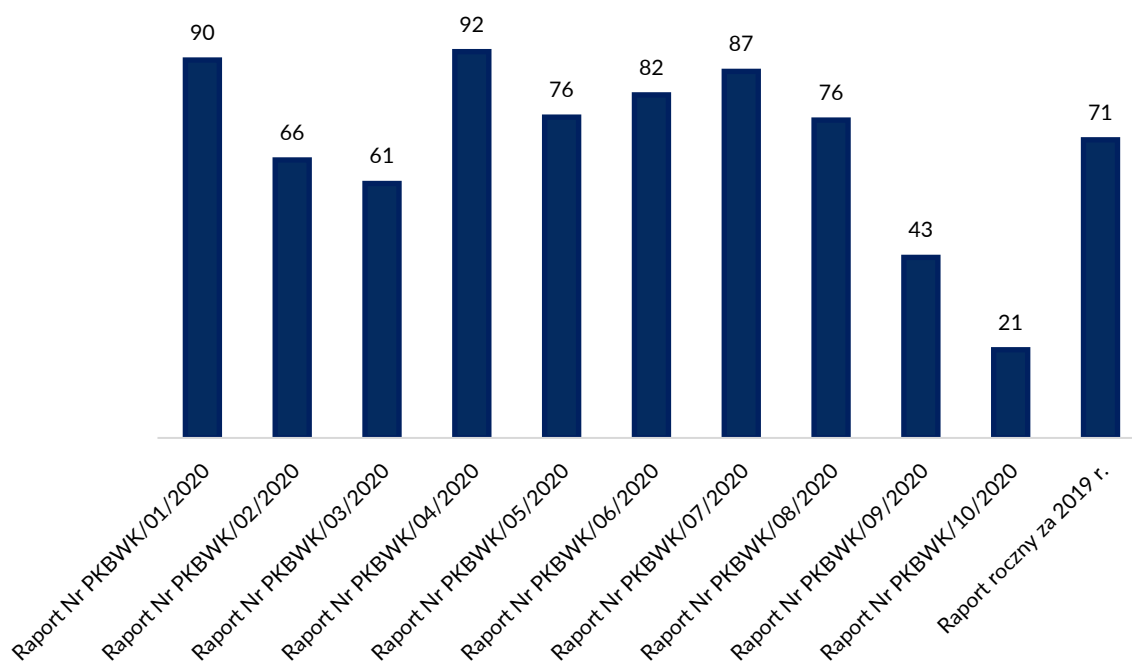


W ramach ustawowych kompetencji związanych z zaleceniami PKBWK, zadaniem Prezesa UTK jest ich analiza przy uwzględnieniu konieczności zapewnienia systemowego podejścia do zarządzania bezpieczeństwem i minimalizacji ryzyka w transporcie kolejowym. Następnie Prezes UTK podejmuje decyzje w zakresie uwzględnienia zalecenia i samodzielnej jego realizacji lub przekazania do wdrożenia odpowiednim przedsiębiorstwom działającym na rynku kolejowym.

W 2020 r. Prezes UTK przekazał podmiotom rynku kolejowego zalecenia wynikające z 11 raportów (10 raportów z badania zdarzeń kolejowych i raportu rocznego za 2019 r.), wraz z kartami bezpieczeństwa, które w sposób syntetyczny przedstawiają przebieg zdarzenia, opis jego przyczyn oraz wydane zalecenia. Łącznie wysłanych zostało ponad tysiąc pism, w których przekazano do realizacji 84 zalecenia. Wszystkie informacje dotyczące opublikowanych przez PKBWK raportów ze zdarzeń i raportów rocznych są także zamieszczane na stronie internetowej UTK w zakładce „Monitorowanie bezpieczeństwa” – „Monitoring bezpieczeństwa” – „Zalecenia bezpieczeństwa”.

Adresaci zaleceń zobligowani są do przekazania PKBWK oraz Prezesowi UTK informacji o ich realizacji oraz o podjętych środkach zapobiegawczych i działaniach w tym zakresie. W oparciu o przesłane informacje Prezes UTK przeprowadził analizę w zakresie deklarowanych i zrealizowanych działań zmierzających do wdrożenia zaleceń oraz ocenił sposoby realizacji zaleceń i stopień ich wdrożenia.

**Rys. 3. Średni procent realizacji zaleceń wg poszczególnych raportów PKBWK wydanych w 2020 r.**

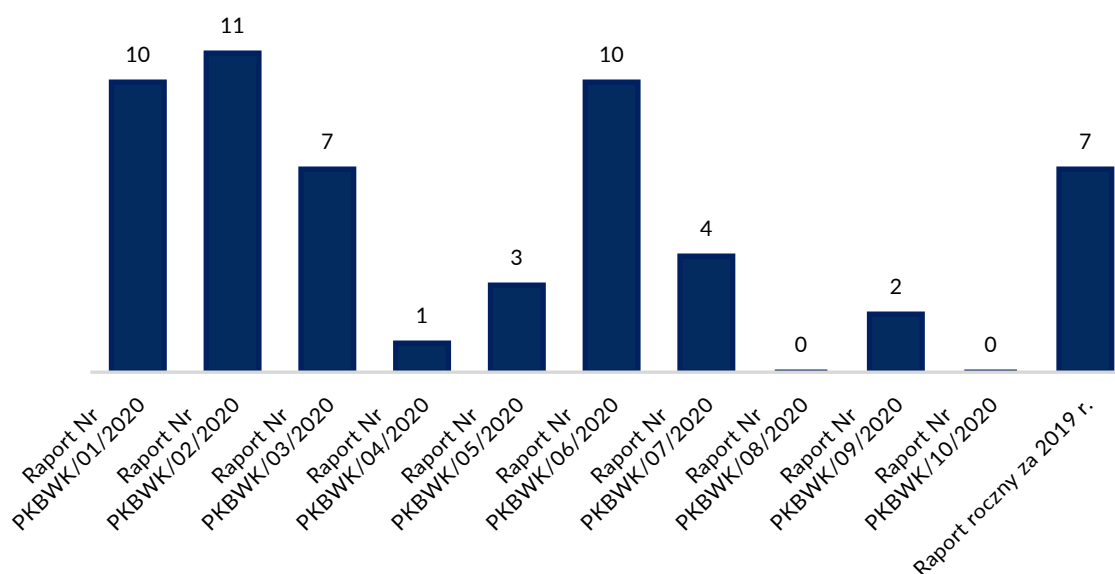


Przedsiębiorstwa kolejowe, które nie rozpoczęły realizacji poszczególnych zaleceń, deklarowały terminy realizacji, wskazując przy tym planowane postępowanie z zaleceniem, m.in. harmonogramy pouczeń okresowych, prac inwestycyjnych czy inne czynności, od których uzależnione zostało wdrożenie rekomendacji.

W wyniku przeglądu przekazanych informacji, Prezes UTK w zdecydowanej większości przypadków uznał, że zadeklarowane działania zmierzają do prawidłowej realizacji zaleceń PKBWK i przyjął przedstawione deklaracje. W sytuacji, gdy stwierdzone zostały braki co najmniej jednego z wymaganych elementów, m.in.: wskazania zagrożenia, wartości poziomu ryzyka, dowodu z oceny ryzyka, środków kontroli (działań zapobiegawczych), etapu i procentu realizacji zalecenia, planowanej

daty wdrożenia danego zalecenia, uzasadnienia (w przypadku stwierdzenia, że dane zalecenie nie dotyczy adresata), Prezes UTK ocenił wdrażanie zaleceń jako „niewystarczające”. Kwestie te są monitorowane, a zagadnienia związane z wdrażaniem zaleceń będą weryfikowane podczas kontroli zaplanowanych na 2021 r.

**Rys. 4. Liczba odpowiedzi niewystarczających w podziale na raporty PKBWK**



W 89 przypadkach zobowiązane podmioty rynku kolejowego nie udzieliły informacji o sposobie postępowania z zaleceniami PKBWK. Prezes UTK wezwał te przedsiębiorstwa do udzielenia wymaganych informacji. Dodatkowo przeprowadzona została kontrola realizacji wybranych zaleceń wynikających z raportów PKBWK wydanych w 2020 r. Zakres kontroli obejmował stan realizacji zaleceń powypadkowych przekazywanych przez PKBWK, a także realizację, w przypadku organizacji działających w oparciu o system zarządzania bezpieczeństwem lub system zarządzania utrzymaniem, systemowego podejścia do przekazanych zaleceń. Wykonanych zostało łącznie 25 kontroli, w tym 5 kontroli systemów zarządzania bezpieczeństwem lub utrzymaniem, w trakcie których weryfikowano wdrożenie zaleceń oraz 20 kontroli, których przedmiotem był wyłącznie nadzór nad realizacją zaleceń PKBWK. W toku przeprowadzonych kontroli stwierdzono 2 nieprawidłowości polegające na nieprzedstawieniu sposobu postępowania z zaleceniem oraz niespójnościach przedstawianych informacji w zakresie realizacji zalecenia. W nawiązaniu do zalecenia PKBWK/06/2020\_3 „Certyfikowani przewoźnicy kolejowi oraz ECM natychmiast wzmocnią nadzór nad realizacją procesu poziomów utrzymania taboru zwłaszcza w zakresie zestawów kołowych”, trzem certyfikowanym przewoźnikom kolejowym ponownie wskazano na obowiązek realizacji uwag i wniosków określonych w wystąpieniach pokontrolnych, które dotyczyły stanu technicznego i procesu utrzymania pojazdów kolejowych. Takie zalecenia pokontrolne wynikały z braku zapewnienia odpowiedniego nadzoru nad zestawami kołowymi pojazdów kolejowych (rodzajem kół i tarcz).

W przypadku braku jakichkolwiek działań związanych z analizą zalecenia albo braku porozumienia co do sposobu jego wdrożenia, Prezes UTK może nałożyć obowiązek wdrożenia zalecenia. W wydawanej decyzji Prezes UTK wskazuje termin i sposób wdrożenia zaleceń. W 2020 r. Prezes UTK nie prowadził postępowań administracyjnych, których przedmiotem było wdrożenie zaleceń PKBWK. Natomiast działania takie zostaną przeprowadzone wobec przedsiębiorstw, które



ostatecznie, pomimo wezwań, nie udzieliły informacji o realizacji rekomendacji PKBWK wydanych w 2020 r.

Zmiana stanu  
bezpieczeństwa





## 4. Zmiana stanu bezpieczeństwa

Zmiana stanu bezpieczeństwa została przedstawiona w oparciu o analizę znaczących wypadków, w tym poważnych wypadków, na sieci kolejowej w Polsce z wykorzystaniem wspólnych wskaźników bezpieczeństwa (CSI). Metodologia ta jest wykorzystywana przez wszystkie NSA do monitorowania stanu bezpieczeństwa sektora kolejowego w Unii Europejskiej. Dzięki temu uzyskiwane dane są porównywalne i mogą być następnie wykorzystywane przez Agencję do dokonywania analiz dla całego systemu kolejowego Unii Europejskiej.

Z tego względu Raport prezentuje jedynie pewien wycinek wiedzy o bezpieczeństwie systemu kolejowego, jaką dysponuje Prezes UTK. Pełna analiza wszystkich zdarzeń kolejowych zaistniałych w Polsce w 2020 r. dokonana została w „Sprawozdaniu ze stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego w 2020 r.”, opublikowanym na mocy prawa krajowego w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Transportu Kolejowego.

### 4.1. Analiza znaczących wypadków

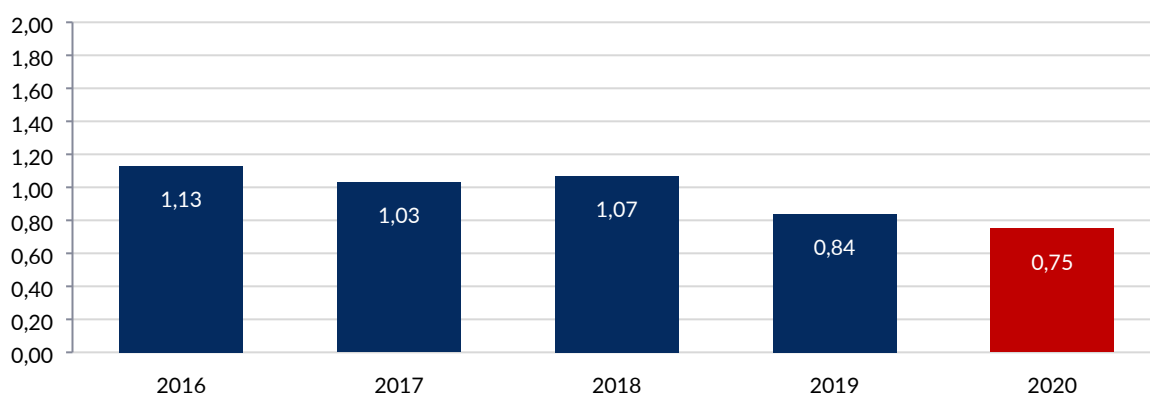
#### 4.1.1. Liczba znaczących wypadków

W 2020 r. liczba znaczących wypadków na polskiej sieci kolejowej wyniosła 179, co oznacza spadek o 35 wypadków (16,3%) w porównaniu do 2019 r. Jest to najniższy wynik w ostatnich pięciu latach. Również w przeliczeniu na pracę eksploatacyjną liczba znaczących wypadków osiągnęła najniższą wartość i wyniosła 0,75 wypadku na milion pociągokilometrów. Jest to spadek o 10,7% w porównaniu do roku poprzedniego.

Tab. 2. Liczba znaczących wypadków w latach 2016–2020

Rok	Liczba znaczących wypadków		Liczba znaczących wypadków na mln pociągokilometrów	
2016	265	-	1,13	-
2017	252	-5%	1,03	-9%
2018	275	+9%	1,07	+4%
2019	214	-22%	0,84	-22%
2020	179	-17,5%	0,75	-10,7%

Rys. 5. Liczba znaczących wypadków na 1 milion pociągokilometrów w latach 2016–2020



W 2020 r. miało miejsce sześć poważnych wypadków, w tym cztery na przejazdach kolejowo-drogowych:

- 11 stycznia 2020 r. na szlaku Szamotuły – Peckowo w km 34,102 linii kolejowej nr 351 Poznań Główny – Szczecin Główny pracownik wykonujący prace torowe został potrącony przez zjeżdżający ze szlaku pociąg roboczy – zginęła jedna osoba;
- 9 marca 2020 r. na stacji Szymankowo w km 287,36 linii nr 9 Warszawa Wschodnia Osobowa – Gdańsk Główny doszło do kolizji lokomotywy luzem z drezyną, która znalazła się w drodze przebiegu lokomotywy – zginęły dwie osoby;
- 29 kwietnia 2020 r. na szlaku Bolechowo – Murowana Goślina, na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii B w km 15,753 linii kolejowej nr 356 Poznań Wschód – Bydgoszcz Główna samochód ciężarowy wjechał pod szynobus – nikt nie zginął, 5 osób zostało ciężko rannych, a 11 osób rannych;
- 18 sierpnia 2020 r. na szlak Nisko – Rudnik nad Sanem na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii C w km 119,080 linii kolejowej nr 68 Lublin Główny – Przeworsk samochód ciężarowy wyładowany piaskiem wjechał pod pociąg pospieszny – zginęła jedna osoba (kierowca samochodu), jedna osoba została ciężko ranna (maszynista pociągu);
- 3 września 2020 r. na szlaku Przybówka – Jasto Towarowa, na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii D w km 55,924 linii kolejowej nr 106 Rzeszów Główny – Jasto samochód osobowy wjechał pod pociąg – dwie osoby zginęły;
- 21 października 2020 r. na szlaku Rokiciny – Baby na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii C w km 120,779 linii kolejowej nr 1 Warszawa Zachodnia – Katowice samochód osobowy wjechał pod pociąg – dwie osoby zginęły.

W wyniku poważnych wypadków zginęło łącznie 8 osób, a 6 zostało ciężko rannych.

#### 4.1.2. Ofiary śmiertelne i ciężko ranni

Liczba ofiar śmiertelnych w znaczących wypadkach w 2020 r. zmniejszyła się o 12 osób (7,5%) w porównaniu do 2019 r., tj. ze 160 do 148 osób. W podziale na poszczególne kategorie osób objęte wspólnymi wskaźnikami bezpieczeństwa zmiany liczby ofiar śmiertelnych przedstawiają się następująco:

- pasażerowie: bez zmian (bez ofiar śmiertelnych w tej kategorii);
- pracownicy: wzrost z 3 do 4 osób;
- użytkownicy przejazdów kolejowych: spadek z 60 do 47 osób;
- osoby nieupoważnione: spadek z 97 do 96 osób;
- inne: wzrost z 0 do 1 osoby.

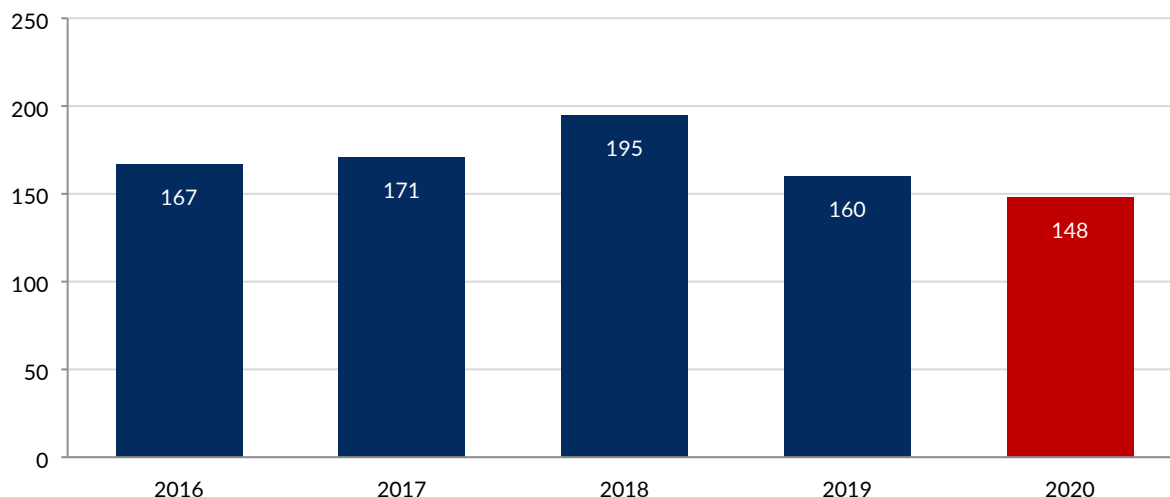
**Tab. 3. Liczba ofiar śmiertelnych we wszystkich kategoriach osób w latach 2016–2020**

Rok	Ofiary śmiertelne		Ofiary śmiertelne na mln pociągokilometrów	
2016	167	-	0,71	-
2017	171	+2%	0,70	-1%
2018	195	+14%	0,76	+8%



Rok	Ofiary śmiertelne		Ofiary śmiertelne na mln pociągokilometrów	
2019	160	-17,9%	0,63	-17,1%
2020	148	-7,5%	0,62	-1,6%

Rys. 6. Liczba ofiar śmiertelnych w latach 2016–2020



Liczba osób ciężko rannych w znaczących wypadkach zaistniałych w 2020 r. obniżyła się z 48 do 44 osób (8,3%) w porównaniu do roku poprzedniego. W rozbięciu na poszczególne kategorie osób ciężko rannych objętych monitorowaniem za pomocą wspólnych wskaźników bezpieczeństwa, zmiany w 2020 r. w stosunku do 2019 r. przedstawiają się następująco:

- pasażerowie: spadek z 3 do 1 osoby;
- pracownicy: wzrost z 0 do 4 osób;
- użytkownicy przejazdów kolejowych: spadek z 22 do 16 osób;
- osoby nieuprawnione: bez zmian – 23 osoby;
- inne: bez zmian – bez ciężko rannych w tej kategorii.

Największymi grupami ofiar śmiertelnych i osób ciężko rannych są niezmiennie osoby nieupoważnione i użytkownicy przejazdów kolejowych, gdyż wypadki z udziałem osób przechodzących przez tory w miejscach niedozwolonych i wypadki na przejazdach kolejowo-drogowych są od lat najczęściej występującymi rodzajami wypadków na sieci kolejowej w Polsce. Te dwa rodzaje wypadków stanowiły w 2020 r. łącznie 3/4 wszystkich wypadków odnotowanych na liniach kolejowych w naszym kraju.

Kolejną grupą, w której w 2020 roku nastąpił wzrost liczby osób zabitych i ciężko rannych stanowią pracownicy – zginęło ich czterech, tyle samo zostało rannych. Trzech pracowników zginęło w poważnych wypadkach w Szymankowie i na szlaku Szamotuły – Pęckowo. Dodatkowo jeden pracownik idąc międzytorzem na stacji został śmiertelnie potrącony przez wjeżdżający pociąg. Trzech pracowników zostało ciężko rannych podczas wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych, a jeden podczas prac inwestycyjnych w wyniku zbiegnięcia zgrzewarki torowej, która następnie uderzyła w koparkę dwudrogową.

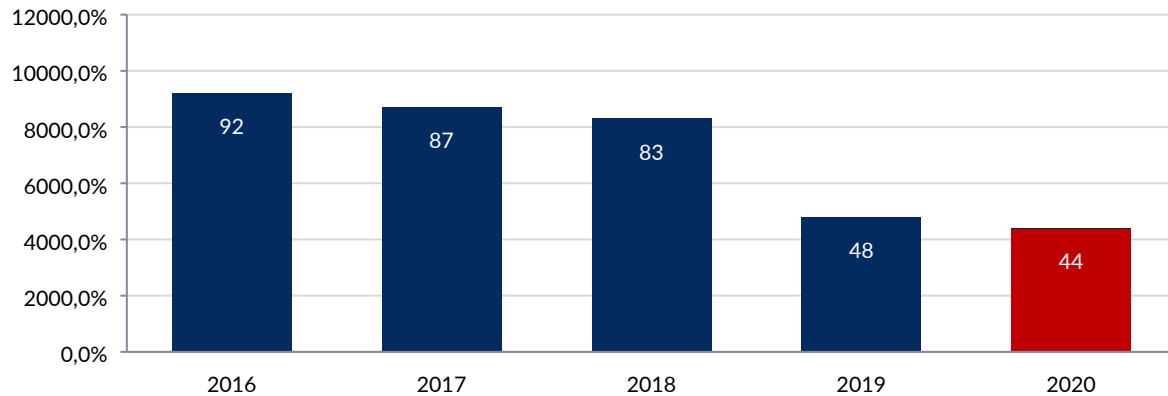
Dodatkowo w poważnym wypadku na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii B na szlaku Bolechowo – Murowana Goślina ucierpiał jeden pasażer.

W kategorii „innych osób” jedyną odnotowaną ofiarą śmiertelną jest osoba, która zbiegając do pociągu zatrzymującego się na stacji wpadła pod wózek ostatniego wagonu w trakcie hamowania składu przy peronie.

**Tab. 4. Liczba osób ciężko rannych w latach 2016–2020**

Rok	Ciężko ranni		Ciężko ranni na mln pociągokilometrów	
2016	92	-	0,39	-
2017	87	-5%	0,36	-8%
2018	83	-5%	0,32	-11%
2019	48	-42,2%	0,19	-40,6%
2020	44	-8,3%	0,18	-5,3%

**Rys. 7. Liczba osób ciężko rannych w latach 2016–2020**



Analizując dane z ostatnich pięciu lat, można zauważyć, że utrzymuje się tendencja spadkowa w liczbie osób ciężko rannych – zarówno w liczbach bezwzględnych, jak i w przeliczeniu na 1 milion pociągokilometrów.

### 4.1.3. Koszty znaczących wypadków

Koszty znaczących wypadków wyliczane są na podstawie kilku kategorii kosztów obejmujących:

- utratę ludzkiego życia (w przypadku ofiar śmiertelnych);
- uszczerbek na zdrowiu wynikający z odniesienia ciężkich obrażeń (w przypadku ciężko rannych);
- szkody materialne;
- szkody w środowisku;
- opóźnienia pociągów w wyniku wypadku.



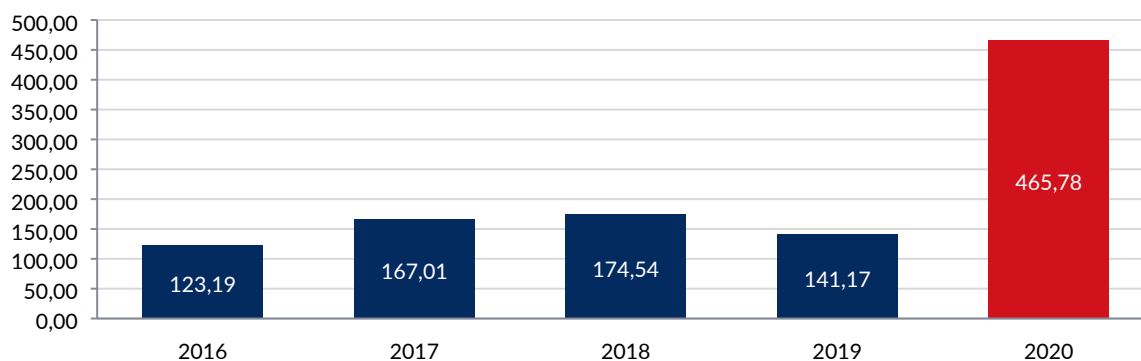


Powyższe kategorie kosztów są następnie przemnażane przez ustalone współczynniki, uwzględniające koszty społeczne wypadków. Z uwagi na znaczny wzrost tych współczynników<sup>4</sup>, pomimo mniejszej liczby znaczących wypadków na polskiej sieci kolejowej w 2020 r. oraz zmniejszenia się w związku z tym liczby osób poszkodowanych, ogólne koszty tych wypadków w 2020 r. wzrosły o 229,9% w stosunku do 2019 r. Łączne koszty w roku sprawozdawczym wyniosły 465,78 mln €,

Tab. 5. Koszty znaczących wypadków w € w latach 2016–2020

Rok	Koszty znaczących wypadków [EUR]	Zmiana
2016	123 185 869	-
2017	167 014 211	+36%
2018	174 544 335	+5%
2019	141 171 808	-19,1%
2020	465 777 858	+229,9%

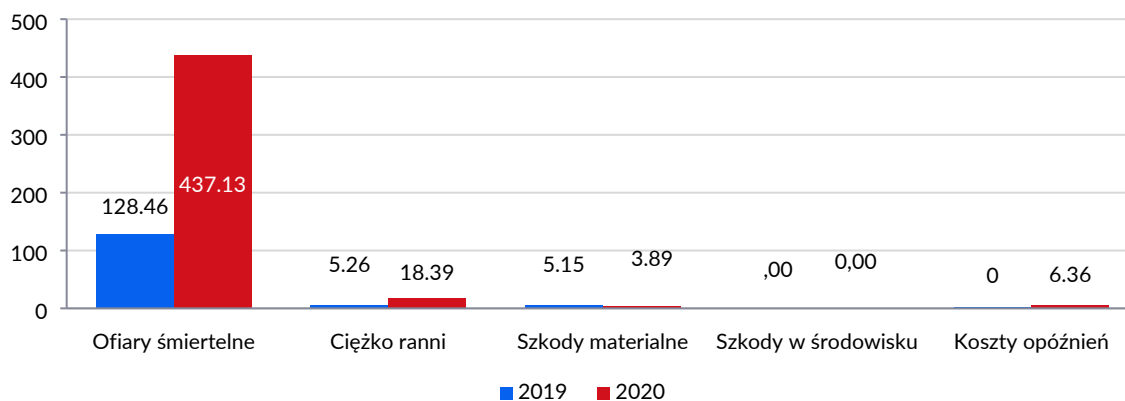
Rys. 8. Koszty znaczących wypadków w mln € w latach 2016–2020



W ogólnej wielkości kosztów znaczących wypadków najwięcej wazą koszty ofiar śmiertelnych, które w 2020 r. wyniosły 437,13 mln euro, co stanowi 93,8% ogólnej sumy kosztów znaczących wypadków (dla porównania, przy ponad 3,5-krotnie niższym współczynniku udział tych kosztów wynosił 91%). Koszty związane z uszczerbkiem na zdrowiu osób ciężko rannych wyniosły 18,39 mln euro, zaś koszty szkód materialnych to 3,89 mln euro. Ogólną wysokość kosztów znaczących wypadków uzupełniają koszty opóźnień pociągów w wysokości 6,36 mln euro. W 2020 r. odnotowano koszty związane ze szkodami w środowisku na poziomie 0,001 mln euro. Zauważyć jednak można spadek o 24,5% wielkości kosztów szkód materialnych, które nie są związane ze współczynnikami.

Rys. 9. Grupy kosztów znaczących wypadków w mln € w latach 2019-2020

<sup>4</sup> Nowe wartości zostały wprowadzone przez Agencję Kolejową UE na podstawie znowelizowanej w 2019 r. wersji „Podręcznika na temat zewnętrznych kosztów transportu” (ang. *Handbook on the external costs of transport*).



Jakkolwiek dyskusyjne może być przeliczanie ludzkiego życia na pieniądze warto pamiętać, że tego typu wyliczenia mają uzmysłowić, jak duże straty ponosi gospodarka i państwo w wyniku znaczących wypadków. Dane te mają również wspomóc decydentów przy podejmowaniu decyzji o realizacji inwestycji poprawiających bezpieczeństwo. Uwzględniając oszacowane w ten sposób koszty związane z utratą ludzkiego życia w ogólnym bilansie inwestycji łatwiej przyjąć powinna decyzja o jej realizacji.

#### 4.2. Wspólne wskaźniki bezpieczeństwa (CSI)

Wspólne cele bezpieczeństwa (CST), zgodnie z dyrektywą 2004/49/WE, 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 wskazują liczbowo poziom ryzyka w odniesieniu do:

- pasażerów (CST 1.1. i 1.2);
- pracowników (CST 2);
- użytkowników przejazdów kolejowych (CST 3.1);
- innych osób<sup>5</sup> (CST 4);
- osób nieupoważnionych na terenie kolejowym (CST 5);
- całości społeczeństwa (CST 6).

Poziom ryzyka wyliczany jest na podstawie liczby ofiar śmiertelnych i osób ciężko rannych oraz wykonanej pracy eksploatacyjnej w poszczególnych grupach osób w danym roku. Im wyższy jest wskaźnik CST tym wyższy jest również poziom ryzyka. Korzystną sytuacją jest zatem, gdy z roku na rok otrzymywane wartości CST spadają – jest to równoważne ze stopniowym obniżaniem się ryzyka śmierci lub odniesienia ciężkich obrażeń w wyniku wypadku z udziałem pojazdu kolejowego.

Dla oceny bezpieczeństwa systemu kolejowego w danym kraju konieczne jest przyrównanie wyliczonych wartości CST z tzw. krajowymi wartościami referencyjnymi (NRV). Są one określone w decyzji 2012/226/UE i zostały wyliczone na podstawie danych statystycznych za lata 2004-2009. Procedura wyliczania NRV, a także oceny spełnienia CST określa decyzja 2009/460/WE.

Tab. 6. Osiągnięte wartości CST dla Polski w 2020 r.

Wspólne cele bezpieczeństwa (CST)	NRV dla Polski	Wyliczona wartość wskaźnika	Osiągnięty poziom wskaźnika
-----------------------------------	----------------	-----------------------------	-----------------------------

<sup>5</sup> Inne osoby, to np. osoby przebywające na peronie, które zostały uderzone przez otwarte drzwi wagonu lub inny obiekt, wystający poza skrajnię.

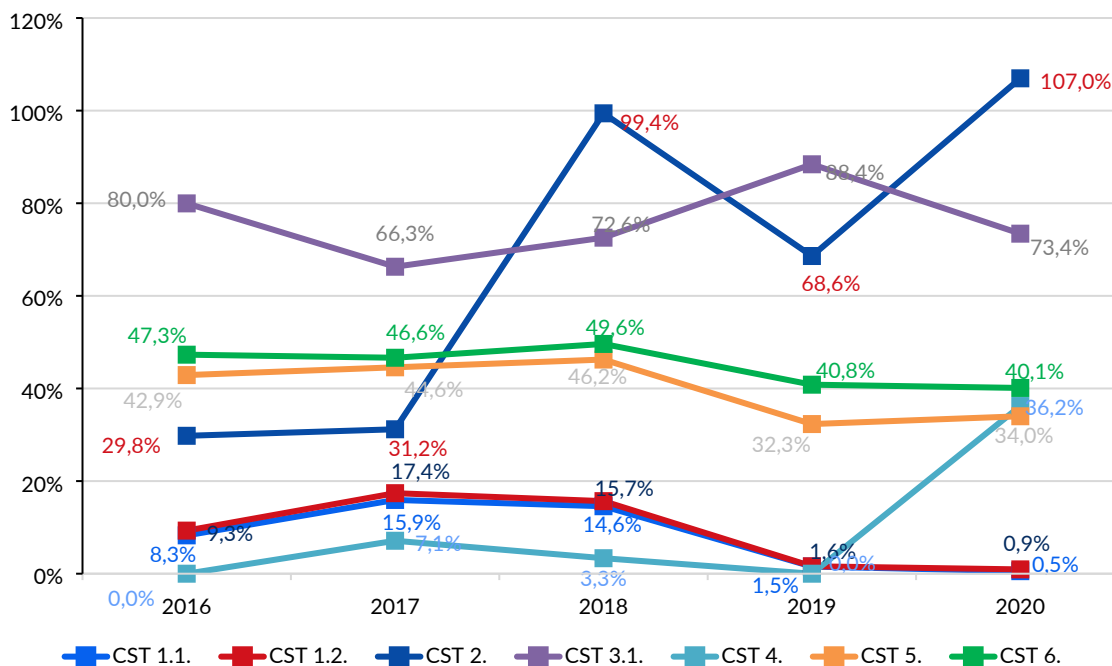


Wspólne cele bezpieczeństwa (CST)		NRV dla Polski	Wyliczona wartość wskaźnika	Osiągnięty poziom wskaźnika
<b>1.1. NRV dla ryzyka dla pasażerów (<math>\times 10^{-9}</math>)</b>				
CST 1.1.	ofiary śmiertelne i ważone ciężko ranne (FWSI) wśród pasażerów na miliard pociągokilometrów pociągów pasażerskich	116,1	0,635	0,5%
CST 1.2.	ofiary śmiertelne i ważone ciężko ranne (FWSI) wśród pasażerów na miliard pasażerokilometrów	0,849	0,008	0,9%
<b>1.2. NRV dla ryzyka dla pracowników (<math>\times 10^{-9}</math>)</b>				
CST 2.	ofiary śmiertelne i ważone ciężko ranne (FWSI) wśród pracowników na miliard pociągokilometrów	17,2	18,4	107%
<b>1.3. NRV dla ryzyka dla użytkowników przejazdu kolejowego (<math>\times 10^{-9}</math>)</b>				
CST 3.1. <sup>6</sup>	ofiary śmiertelne i ważone ciężko ranne (FWSI) wśród użytkowników przejazdów na miliard pociągokilometrów	277	203,4	73,4%
<b>1.4. NRV dla ryzyka dla osób zaklasyfikowanych jako „inne osoby” (<math>\times 10^{-9}</math>)</b>				
CST 4.	ofiary śmiertelne i ważone ciężko ranne (FWSI) wśród innych osób na miliard pociągokilometrów	11,6	4,2	36,2%
<b>1.5. NRV dla ryzyka dla nieupoważnionych osób na terenie kolejowym (<math>\times 10^{-9}</math>)</b>				
CST 5.	ofiary śmiertelne i ważone ciężko ranne (FWSI) wśród osób nieupoważnionych na miliard pociągokilometrów	1210	411,4	34%
<b>1.6. NRV dla ryzyka dla ogółu społeczeństwa (<math>\times 10^{-9}</math>)</b>				
CST 6.	ofiary śmiertelne i ważone ciężko ranne (FWSI) wśród wszystkich osób na miliard pociągokilometrów	1590	637,8	40,1%

W 2020 r. ogólna wartość wskaźnika, wskazująca ryzyko dla ogółu społeczeństwa, wyniosła 40,1%, czyli o 0,7 p.p. mniej niż w 2019 r. Oznacza to, że poziom ryzyka dla ogółu społeczeństwa nieznacznie obniżył się w ciągu roku. Spadek osiągniętego poziomu wskaźnika nastąpił także w grupie pasażerów (dla CST 1.1 o 1 p.p. i CST 2 o 0,7 p.p.) oraz użytkowników przejazdów – o 15 p.p. Dla pozostałych grup ryzyka wskaźniki obliczone w oparciu o dane statystyczne ujęte w formie wspólnych wskaźników bezpieczeństwa (CSI) wzrosły, przy czym najmniejszy wzrost odnotowany został w grupie osób nieupoważnionych (o 1,7 p.p.), w grupie innych osób o 36,2 p.p. (przy braku osób poszkodowanych tej kategorii w 2019 r.) oraz o 38,4 p.p. w grupie pracowników.

**Rys. 10. Realizacja wspólnych celów w zakresie bezpieczeństwa (2016-2020)**

<sup>6</sup> Dane dotyczące CST 3.2 nie są już zbierane (przypis do pkt 3 załącznika nr 1 do Decyzji wykonawczej Komisji z dnia 11 grudnia 2013 r. zmieniającej decyzję 2012/226/UE w sprawie drugiego pakietu wspólnych wymagań bezpieczeństwa dotyczących systemu kolejowego).



Właśnie w grupie pracowników (CST 2) nastąpiło przekroczenie wskaźnika NRV dla Polski o 7%. Jest to pierwszy taki przypadek w historii, choć nie oznacza on, że Polska nie osiągnęła wspólnych celów bezpieczeństwa. Zgodnie z decyzją 2009/460 obliczenie wskaźników CST jest tylko pierwszym z czterech etapów zmierzających do oceny, czy dany kraj spełnił wspólne wskaźniki bezpieczeństwa. W ramach pierwszego etapu oprócz wskaźników CST oblicza się również tzw. ważoną średnią kroczącą za ostatnie lata. Jeżeli średnia ta nie przekracza wartości NVR uznaje się, że kraj spełnia wspólne wymagania bezpieczeństwa. Dla Polski średnia ta nie przekracza NVR, gdyż osiągnięte wartości wskaźnika CST 2 w 2016, 2017 i 2019 r. były znacznie niższe.

### 4.3. Liczba zdarzeń poprzedzających wypadki

Jedną z kategorii w ramach wspólnych wskaźników bezpieczeństwa są wskaźniki odnoszące się do zdarzeń poprzedzających wypadki (ang. *precursors of accident*), a wśród nich:

- 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 kolejowych;
- pęknięcia osi w pojazdach kolejowych.

W grupie zdarzeń poprzedzających wypadki rejestrowane są zarówno zdarzenia, w odniesieniu do których, dzięki właściwemu zadziałaniu wszystkich procedur, nie wystąpiły negatywne konsekwencje i nie doszło do zdarzenia kolejowego, jak i te skutkujące zdarzeniem. W jej zakres wchodzi zdarzenia charakteryzujące się dużą częstotliwością występowania oraz wysokim prawdopodobieństwem wystąpienia negatywnych konsekwencji w postaci znaczącego wypadku. 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.

**Tab. 7. Zdarzenia poprzedzające wypadki w latach 2016–2020**

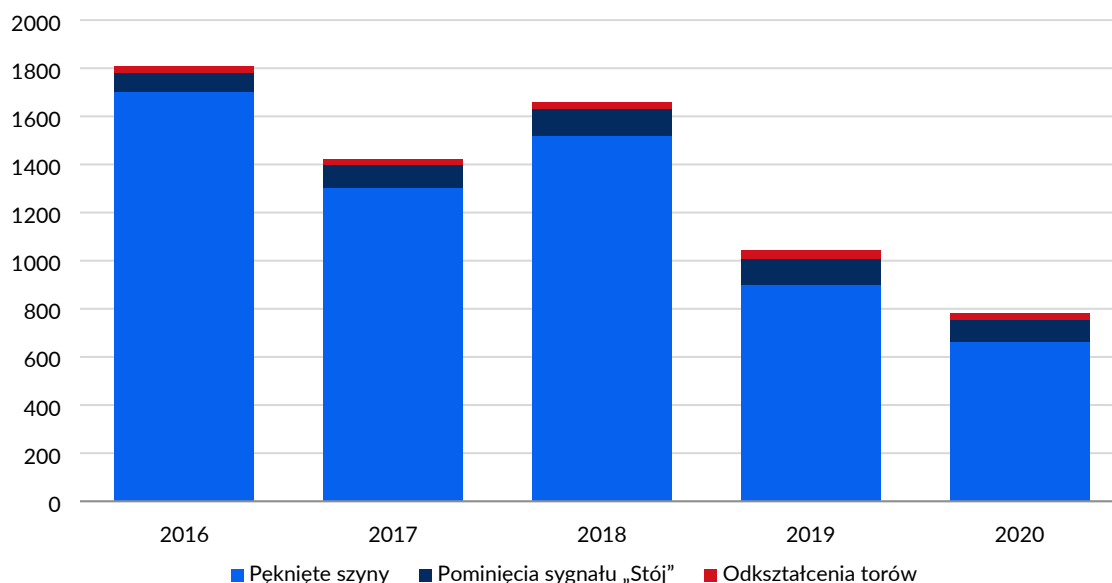


Rok	Pęknięte szyny		Odształcenia torów		Defekty sygnalizacji		Pominięcia sygnału „Stój”		Pęknięcia kół		Pęknięcia osi		Razem	
2016	1705	-	28	-	0	-	75	-	2	-	8	-	1818	-
2017	1305	-23%	22	-21%	2	-	94	+25%	1	-50%	0	-100%	1424	-22%
2018	1520	16%	25	+14%	0	-100%	111	+18%	2	+100%	1	-	1659	+17%
2019	903	-41%	37	+14%	0	-	104	-6%	0	-100%	5	+400%	1049	-37%
2020	663	-27%	26	-30%	0	-	91	-13%	4	-	3	-40%	787	-25%

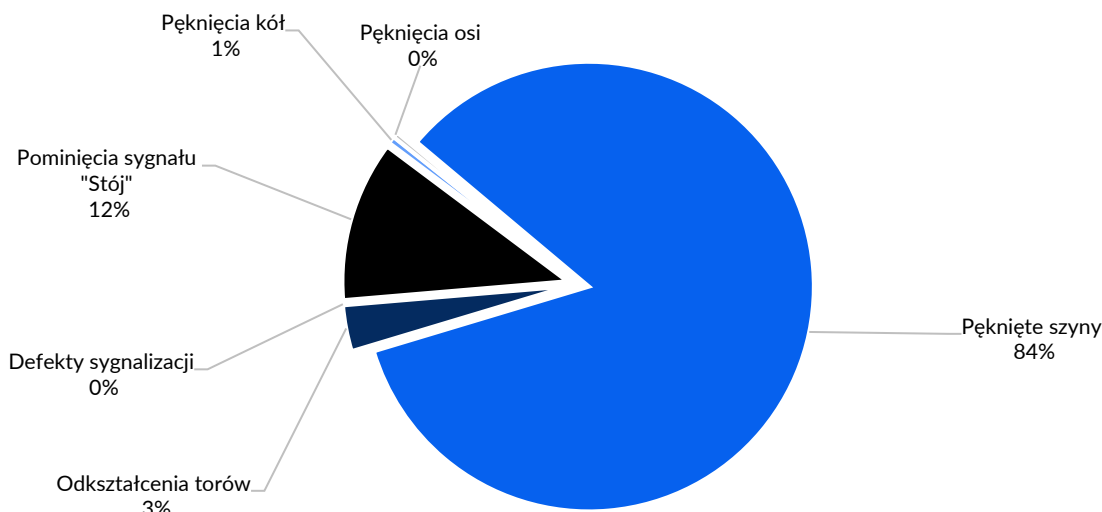
Ogólna liczba zdarzeń poprzedzających wypadki w 2020 r. zmalała w stosunku do 2019 r. z 1049 do 787 (spadek o 25%). We wszystkich latach wskazanych w tabeli największą grupę zdarzeń poprzedzających wypadki stanowią pęknięcia szyn, które w 2020 r. stanowiły 84,2% wszystkich zdarzeń poprzedzających. W 2020 r. odnotowano ich jednak o 27% mniej niż w 2019 r., zaś w stosunku do 2018 r. spadek ten wyniósł 56%. Trzeci rok z rzędu nie występują defekty sygnalizacji. Liczba odształceń torów zmniejszyła się o 26 (mniej o 30%) i znajduje się na poziomie zbliżonym do 2018 r. Liczba zdarzeń wskutek pominięcia sygnału „Stój” zmalała o 13%, zaś liczba przypadków pękniętych osi spadła o 25% (2 zdarzenia).

Jedyny wzrost liczby zdarzeń poprzedzających został odnotowany w kategorii pękniętych kół, których w 2020 r. odnotowano 4 wobec ich braku w roku poprzednim.

Rys. 11. Liczba zdarzeń poprzedzających wypadki w latach 2016–2020



Rys. 12. Udział procentowy poszczególnych zdarzeń poprzedzających wypadki w 2019 r.



#### 4.4. Omówienie wybranych rodzajów zdarzeń

W ramach bieżącego monitorowania poziomu bezpieczeństwa rynku kolejowego Prezes UTK analizuje wybrane kategorie zdarzeń kolejowych – występujące najczęściej lub których liczba w ostatnich latach wyraźnie wzrosła, a także niosące najpoważniejsze ryzyko dla systemu kolejowego. W niniejszym rozdziale przedstawiono podsumowanie najważniejszych wniosków dotyczących poszczególnych rodzajów zdarzeń:

- z udziałem osób nieupoważnionych, które wpływają na wskaźnik CST 5 dotyczący ryzyka dla osób nieupoważnionych;
- na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach, które związane są ze wskaźnikiem CST 3.1. obejmującym ryzyko dla użytkowników przejazdów;
- w trakcie prowadzenia prac inwestycyjnych, które w największym stopniu wpływają na wielkość wskaźnika CST 2 dotyczącym ryzyka dla pracowników kolei (w tym wykonawców i podwykonawców robót budowlanych).

Dodatkowo analizowane są również dwa rodzaje zdarzeń, które zgodnie z przyjętą w ramach CSI klasyfikacją określane są jako zdarzenia poprzedzające wypadki. Są to przypadki pominięcia sygnału „stój” (tzw. zdarzenia SPAD) oraz uszkodzenia osi zestawów kołowych (analizowane w szerszym kontekście dotyczącym stanu technicznego taboru kolejowego).

Informacje będące podstawą analiz powyższych rodzajów zdarzeń pochodzą z monitoringu prowadzonego na podstawie przepisów prawa krajowego, tj. rozporządzenia w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów. Akt ten określa kategorię liczbową wszystkich zdarzeń kolejowych (wypadków i incydentów). Do analiz prowadzonych na tej podstawie trafiają zatem wszystkie wypadki i incydenty, a nie tylko znaczące wypadki. Z tego względu dane zawarte w niniejszym rozdziale mogą nieznacznie odbiegać od danych ujętych w pozostałych częściach raportu. Wynika to również z faktu, że w niniejszym rozdziale uwzględniono także dane dotyczące wypadków i incydentów na sieciach funkcjonalnie oddzielonych od reszty systemu kolei, zarządzanych przez dwa podmioty: Warszawską Kolej Dojazdową sp. z o.o. oraz Pomorską Kolej Metropolitalną sp. z o.o.

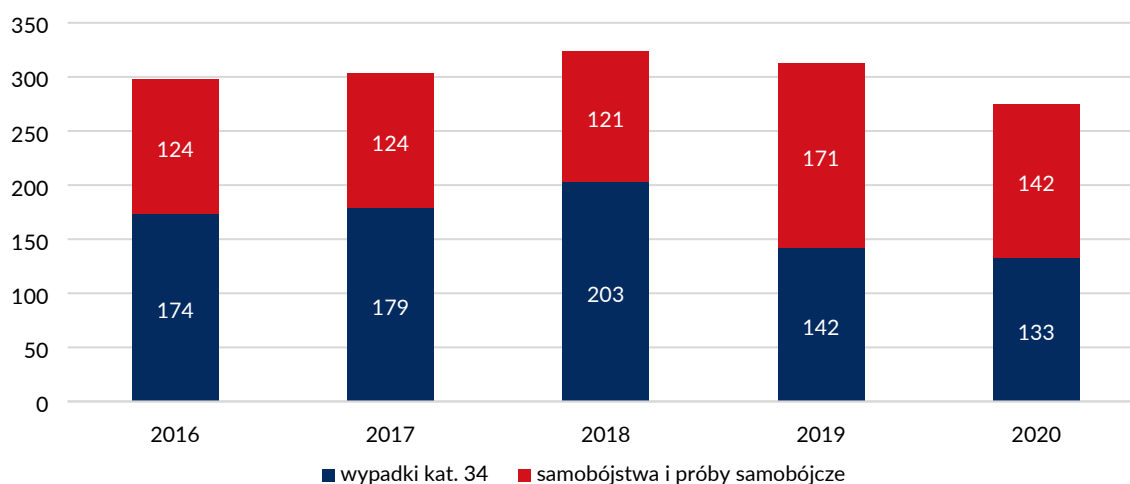
Szerszą analizę zdarzeń opisanych w niniejszym rozdziale można znaleźć w „Sprawozdaniu ze stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego 2020” opublikowanym [na stronie internetowej UTK](#).



#### 4.4.1. Wypadki z udziałem osób (CST 5 - ryzyko dla osób nieupoważnionych)

W 2020 r. doszło do 133 wypadków wskutek najechania pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory poza przejazdami na stacjach i szlakach (tzw. kat. 34 zdarzenia, zgodnie z rozporządzeniem w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów), co stanowiło blisko 33% wszystkich zarejestrowanych wypadków. W porównaniu do 2019 r. liczba wypadków w tej grupie zmalała o 9 (6,3%). Liczba zabitych zmniejszyła się nieznacznie – z 99 do 98 (-1,01%), podobnie jak liczba ciężko rannych – spadek z 23 do 22 osób (-4,35%).

Rys. 13. Liczba wypadków kat. 34 oraz samobójstw i prób samobójczych w latach 2016-2020



Z uwagi na możliwość późniejszego przekwalifikowania części zdarzeń z udziałem osób przechodzących przez tory w miejscach niedozwolonych na samobójstwa warto analizować te zdarzenia łącznie, aby w większym stopniu obrazować trendy w tym zakresie. W 2020 r. znacznie zmalała liczba samobójstw – ze 156 w 2019 r. do 115 w 2020 r., jednak przy jednoczesnym wzroście liczby prób samobójczych – z 15 do 27. W efekcie łączna liczba samobójstw i prób samobójczych zmniejszyła się w stosunku do 2019 r. o 17% (29 przypadków), co nadal oznacza mocniejszy spadek w stosunku do liczby zdarzeń z udziałem osób nieupoważnionych.

W ciągu ostatnich kilku lat łączna liczba wypadków kat. 34 i samobójstw oraz prób samobójczych utrzymywała się na stosunkowo zbliżonym poziomie. Dane za 2020 r. pokazują jednak większy spadek tego typu zdarzeń – o 12,2%, podczas gdy w poprzednich latach zmiana w ujęciu rok do roku nie przekraczała 10%. Wyraźnie zmieniają się jednak wzajemne proporcje tych zdarzeń – począwszy od 2018 r. spada udział zdarzeń kat. 34, zaś rośnie udział samobójstw i prób samobójczych. Udział tych dwóch ostatnich rodzajów wzrósł z około 40% w latach 2016-2018 do około 50% w latach 2019-2020.

Analiza porównawcza danych CSI dla Polski i innych krajów wskazuje korelację liczby omawianych zdarzeń z wielkością pracy eksploatacyjnej w poszczególnych krajach. Co do zasady im wyższa praca eksploatacyjna tym więcej zdarzeń.

Do wypadków związanych z przekraczaniem torów w miejscach niedozwolonych najczęściej dochodzi w godzinach popołudniowych i wieczornych – między godz. 17 i pierwszą w nocy. W ciągu tych ośmiu godzin doszło do połowy wszystkich wypadków (dokładnie 51,88%), podczas pozostałych 16-tu godzin przypada druga połowa (48,12%).

System kolejowy nie ma możliwości wpływania na liczbę samobójstw i prób samobójczych. W ograniczonym stopniu może jedynie wpływać na zdarzenia kat. 34, czyli działać w kierunku

zmniejszenia ryzyka dla osób nieupoważnionych np. poprzez edukowanie społeczeństwa na temat zagrożeń związanych z przechodzeniem przez tory w miejscach niedozwolonych. Takie działania prowadzi zarówno Prezes UTK w ramach „Kampanii Kolejowe ABC”, jak i zarządca infrastruktury w ramach kampanii „Bezpieczny przejazd”.

Oprócz edukacji istotne jest także egzekwowanie przepisów. W tym obszarze działania podejmuje Straż Ochrony Kolei monitorując dzikie przejścia i wystawiając mandaty za przechodzenie w miejscach niedozwolonych. Według danych Komendy Głównej SOK w 2019 r. ogólnopolskimi działaniami „Dzikie przejścia” objęto 44 150 przejść. Funkcjonariusze SOK pouczyli 6 269 osób, natomiast 3 178 osób zostało ukaranych mandatem karnym<sup>7</sup>.

Najskuteczniejszym, aczkolwiek najtrudniejszym do wdrożenia, sposobem przeciwdziałania wypadkom związanym z przekraczaniem torów w miejscach niedozwolonych jest odpowiednie gospodarowanie przestrzenią w taki sposób, aby minimalizować możliwość powstania dzikich przejść przez tory kolejowe. Realizując inwestycje kolejowe należy zatem dbać o stworzenie dogodnych warunków dojścia do peronów, a także przejść przez tory kolejowe. Obowiązki związane z dbaniem o bezpieczeństwo korzystających z danej inwestycji powinny także spoczywać na inwestorach komercyjnych np. budujących punkt handlowy czy nowe osiedle w pobliżu linii kolejowej.

#### 4.4.2. Wypadki na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach (CST 3.1 – ryzyko dla użytkowników przejazdów)

Na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach doszło w 2020 r. do 169 wypadków, z czego 4 zakwalifikowano jako poważne. We wszystkich tych zdarzeniach zginęło 47 osób. Więcej ofiar śmiertelnych na kolei jest jedynie skutkiem zdarzeń związanych z przechodzeniem przez tory w miejscach niedozwolonych.

Liczba przejazdów i przejść stanowią jeden z kluczowych czynników wpływających na ryzyko wypadku. Według stanu na 31 grudnia 2020 r. na czynnych liniach krajowej sieci kolejowej zarządzanej przez 13 zarządców infrastruktury funkcjonowało 12 457 przejazdów kolejowo-drogowych oraz przejść dla pieszych. Było to w sumie o 250 mniej (-1,97%) w stosunku do poprzedniego roku. To drugi największy spadek rok do roku w ciągu ostatnich 5 lat. Więcej przejazdów w ciągu 12 miesięcy ubyło tylko w 2017 r., kiedy spadek wyniósł 310 szt.

Oprócz samej liczby przejazdów kolejowo-drogowych i przejść istotnym czynnikiem wpływającym na poziom bezpieczeństwa jest sposób ich zabezpieczenia. Zgodnie z rozporządzeniem w sprawie przejazdów kolejowo-drogowych w Polsce wyodrębnia się następujące kategorie przejazdów i przejść:

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

---

<sup>7</sup> „Informacja o stanie bezpieczeństwa na obszarze kolejowym za 12 miesięcy 2019 r.”, Straż Ochrony Kolei, <http://www.kgsok.pl/statystyki/sprawozdanie-z-dzialalnosci-sok-2008-2019/>

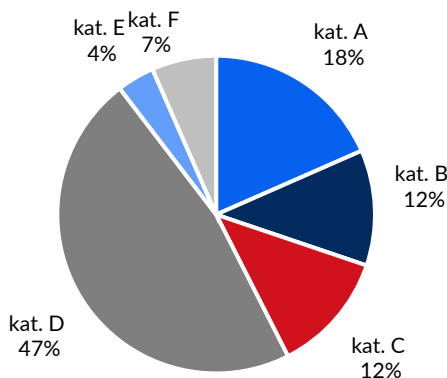




- wjazdu na przejazd albo
- wjazdu na przejazd i zjazdu z przejazdu;
- **kategoria C** – przejazdy kolejowo-drogowe, na których ruch drogowy jest kierowany przy pomocy samoczynnych systemów przejazdowych wyposażonych tylko w sygnalizatory świetlne;
- **kategoria D** – przejazdy kolejowo-drogowe, które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

W 2020 r. w Polsce najliczniejszą grupę stanowiły przejazdy kategorii D, a więc niewyposażone w żadne urządzenia zabezpieczające. Przejazdów tej kategorii było 5 865, co stanowiło 47,1% w ogólnej liczbie przejazdów i przejść. Drugą co do liczebności grupą były przejazdy kategorii A – 2 294 z udziałem 18,4%, a trzecią przejazdy kategorii C – 1 537 (12,3%). Liczba przejazdów kategorii B wynosiła 1 467 (11,8% wszystkich przejazdów), natomiast przejazdów kategorii F było 819 (6,57%). Przejścia dla pieszych kategorii E (475) stanowiły 3,8% ogółu przejazdów i przejść na czynnych liniach.

**Rys. 14. Udział procentowy przejazdów kolejowo-drogowych i przejść poszczególnych kategorii na czynnych liniach kolejowych w 2020 r.**

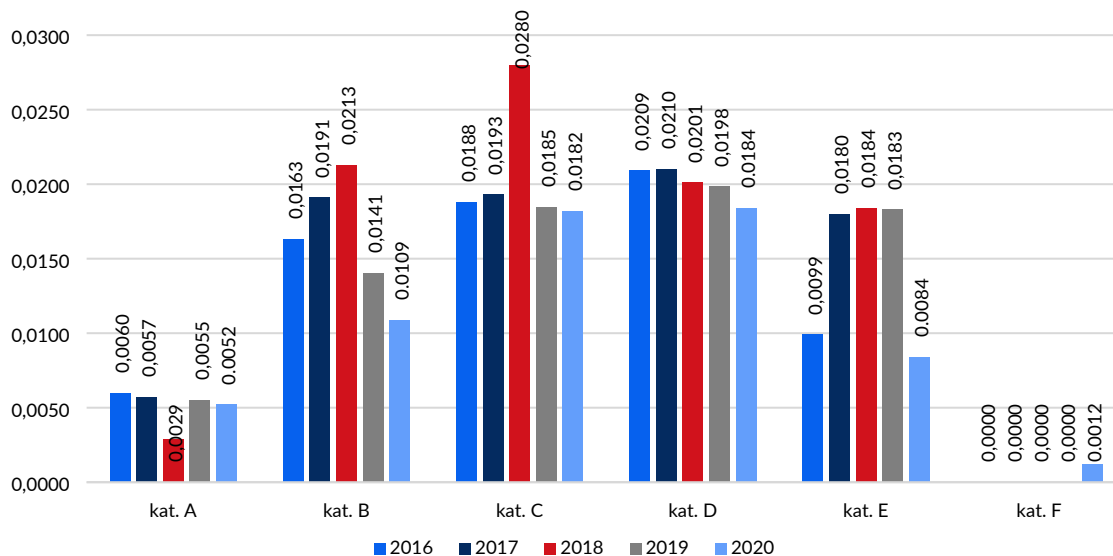


Liczba wypadków na przejazdach i przejściach była o 30 niższa niż w 2019 r., co stanowi spadek o 15,1%. Podobnie jak w poprzednich latach do największej liczby wypadków (108) doszło na przejazdach kategorii D (o 18 mniej niż w 2019 r., spadek o 14,3%). Na przejazdach kat. A miało

miejsce 12 wypadków, o 1 mniej aniżeli w 2019 r. (spadek o 7,7%). Na przejazdach kat. B odnotowano 16 wypadków (spadek o 3 wypadki, tj. 15,8%). Jedynie na przejazdach kat. C odnotowano wzrost liczby wypadków w stosunku do 2019 r., jednak był on niewielki – z 27 na 28 wypadków (wzrost o 3,7%).

Aby uzyskać dokładniejszy obraz bezpieczeństwa na przejazdach i przejściach poszczególnych kategorii należy zestawzić liczbę przejazdów z liczbą wypadków. Obliczony w ten sposób miernik wypadkowości pozwala stwierdzić, na których przejazdach statystycznie najczęściej dochodzi do wypadków.

**Rys. 15. Miernik wypadkowości na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach według kategorii w latach 2016–2020**



W 2020 r. najbardziej niebezpieczne okazały się ponownie przejazdy kategorii D, a więc niewyposażone w żadne urządzenia zabezpieczające. Warto jednak zauważyć, że różnica w zakresie wartości miernika wypadkowości pomiędzy przejazdami kategorii D i C jest bardzo niewielka. Podobna sytuacja miała miejsce również w 2019 r. Aktualna pozostaje zatem teza, że mimo znacznych inwestycji związanych z podniesieniem kategorii przejazdu z D do C wypadkowość nie ulega istotnej zmianie. Z tego też względu Prezes UTK rekomenduje modernizację przejazdów bezpośrednio do kategorii B, co z perspektywy korzyści dla bezpieczeństwa jest znacznie bardziej uzasadnione. Koszty takiej inwestycji nie rosną przy tym znacząco, gdyż modernizacja przejazdu kategorii D do C to wydatek średnio 1,1 mln zł. Ten sam przejazd modernizowany do kategorii B kosztuje o 200 tys. zł więcej, czyli w sumie 1,3 mln zł.

W 2020 r. na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach zginęło 47 osób, czyli o 13 mniej niż w 2019 r. (- 1,7%). Wzrost liczby osób zabitych (o 15%) odnotowano na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii D – z 20 osób w 2019 r. do 23 w 2020 r. Ofiary wypadków na przejazdach tej kategorii stanowiły blisko połowę liczby ofiar na przejazdach i przejściach wszystkich kategorii. Na przejeździe kategorii F w 2020 r. zginęła jedna osoba, podczas gdy rok wcześniej na przejazdach tej kategorii nie było żadnych ofiar. W przypadku przejazdów kategorii A, B, C, jak i przejść kategorii E liczba ofiar zmniejszyła się kolejno o 16,7%, 33,3%, 30,8% oraz 62,5%. W 2020 r. żadna osoba nie zginęła podczas przechodzenia przez dojście do peronu, co stanowi spadek o 100% w stosunku do 2019 r., w którym w tych miejscach odnotowano 4 ofiary śmiertelne.

Podobnie jak w latach poprzednich, przyczyną zdecydowanej większości wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych w 2020 r. było zachowanie użytkowników dróg, którzy nie przestrzegali przepisów prawa o ruchu drogowym oraz nie zachowywali szczególnej ostrożności podczas wjazdu



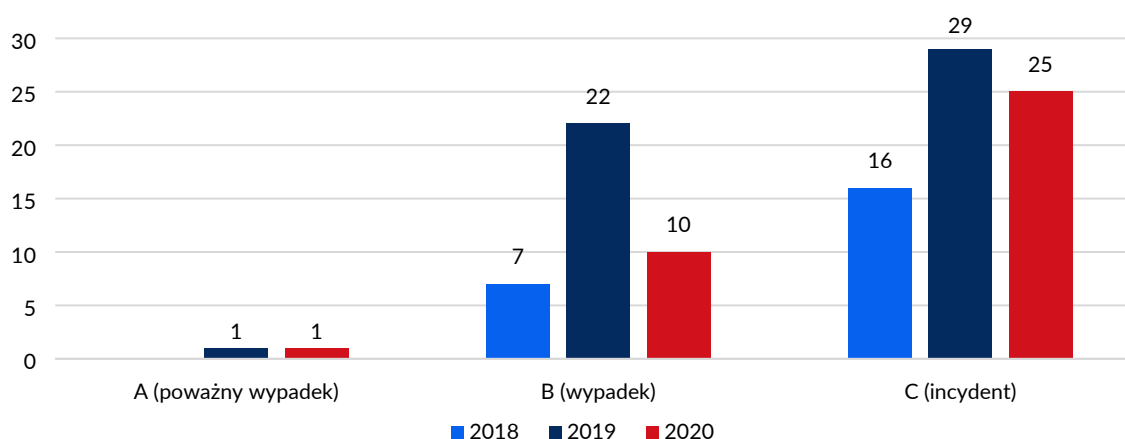
i przekraczania przejazdu kolejowo-drogowego. Spośród 169 wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach w 2020 r. tylko w 7 przypadkach sformułowane zostały przyczyny odnoszące się także do systemu kolejowego, takie jak niezamknięcie lub zbyt wczesne otwarcie rogatek, brak podania sygnału Rp1 „Bacność” przez maszynistę czy niezabezpieczenie przejazdu podczas wstawiania wagonów na bocznice.

Jednym z celów strategicznych Prezesa UTK jest minimalizacja ryzyka wystąpienia zdarzeń na przejazdach kolejowo-drogowych. O działaniach w tym obszarze można przeczytać w rozdziale 3.2.1.

#### 4.4.3. Zdarzenia w trakcie prowadzenia prac inwestycyjnych (CST 2 – ryzyko dla pracowników)

W 2020 r. odnotowano 36 zdarzeń związanych z pracami torowymi, czyli o 31% mniej niż rok wcześniej. Mimo tego spadku liczba tych zdarzeń nadal utrzymuje się powyżej średniej z lat 2016-2018, wynoszącej 20 zdarzeń rocznie. Największy wpływ na spadek liczby zdarzeń związanych z inwestycjami miało zmniejszenie się liczby wypadków z 22 w 2019 r. do 10 w 2020 r. Bez zmian pozostała liczba poważnych wypadków – w 2019 i 2020 r. było po jednym takim wypadku. Liczba incydentów zmieniła się nieznacznie, z 29 w 2019 r. do 25 w 2020 r.

Rys. 16. Liczba zdarzeń związanych z pracami torowymi w latach 2018-2020 w podziale na poważne wypadki, wypadki i incydenty



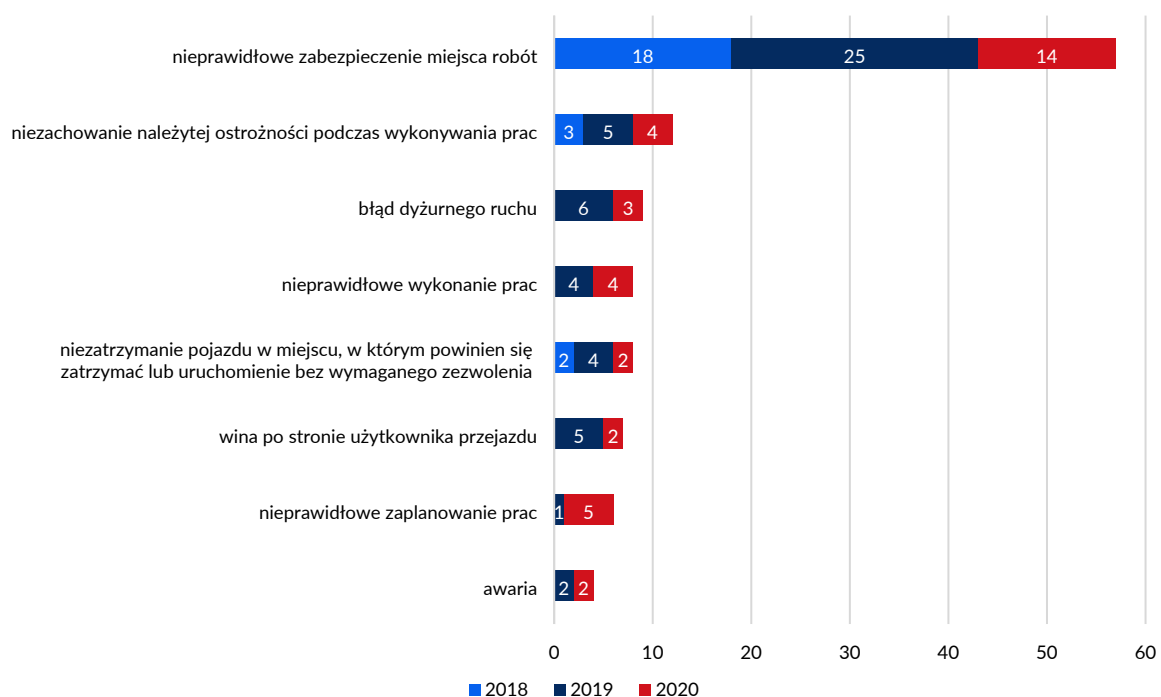
Do zdarzeń przy inwestycjach najczęściej dochodzi w okresie wakacyjnym – w czerwcu, lipcu i sierpniu. Jest to związane z szeregiem czynników – sezonowym zwiększeniem pracy przewozowej na polskiej kolei w połączeniu z intensyfikacją robót budowlanych z uwagi na korzystne warunki atmosferyczne. Okres wakacyjny to również dobry moment na rozszerzenie frontu robót dzięki wprowadzeniu dalej idących ograniczeń w ruchu kolejowym w lokalizacjach, gdzie liczba pasażerów jest mniejsza (głównie w aglomeracjach i w ich pobliżu). Najmniej zdarzeń związanych z inwestycjami odnotowano w lutym (5 zdarzeń) i wrześniu (6 zdarzeń). Spokojnymi miesiącami są również marzec i listopad (po 7 zdarzeń).

Najczęstszą przyczyną zdarzeń związanych z inwestycjami jest nieprawidłowe zabezpieczenie miejsca robót (14 zdarzeń w 2020 r.). Polegają one najczęściej na starciu taboru kolejowego z obiektami wchodzącymi w skrajnię czynnego toru – przeważnie pojazdami pracującymi na placu budowy (wywrotki, koparki), składowanymi materiałami, pozostawionymi narzędziami czy wózkami technologicznymi do przewozu narzędzi bądź materiałów. Są to również zdarzenia na przejazdach kolejowo-drogowych, do których dochodzi z uwagi na brak strzeżenia przejazdu przez pracownika, złe oznakowanie lub brak zabezpieczenia przed wjazdem pojazdów nieuprawnionych.

Kolejną najczęściej występującą przyczyną zdarzeń związanych z inwestycjami jest niezachowanie należytej ostrożności w trakcie wykonywania prac. Łącznie w ostatnich trzech latach doszło do 12 zdarzeń z tego powodu (3 w 2018 r., 5 w 2019 r i 4 w 2020 r.). Najczęściej są to zdarzenia związane z potrąceniem pracowników przez pociągi poruszające się po torze czynnym w sąsiedztwie placu budowy. W 2020 r. do tej grupy zakwalifikowano również zerwanie sieci trakcyjnej i uszkodzenie bramek trakcyjnych podczas wykonywania prac.

Przyczyną 9 zdarzeń w latach 2018-2020 były błędy dyżurnych ruchu podczas prowadzenia ruchu pociągów po torze czynnym (6 zdarzeń w 2019 r. i 3 zdarzenia w 2020 r.). Zdarzenia te najczęściej związane były z nieprawidłowym ułożeniem drogi przebiegu w sytuacji, gdy urządzenia sterowania ruchem kolejowym zostały wyłączone na czas prowadzenia prac. W efekcie prawidłowość ułożenia drogi przebiegu nie jest weryfikowana i dochodzi do zdarzeń związanych z rozpruciem rozjazdów.

**Rys. 17. Przyczyny zdarzeń związanych w wykonywaniem prac inwestycyjnych w latach 2018-2020**



Osiem razy doszło do zdarzenia wskutek nieprawidłowego wykonania prac. Okoliczności tych zdarzeń najczęściej dotyczą nieprawidłowości w zakresie parametrów toru (nadmiar tłucznia, brak wystarczającego podsypania toru, nadmierna wichrowatość) lub sieci trakcyjnej (niewłaściwa regulacja lub zakotwienie).

W trakcie prac inwestycyjnych dochodzi również do typowych zdarzeń występujących ogólnie w systemie kolejowym. W latach 2018-2020 ośmiokrotnie wystąpiły zdarzenia typu SPAD, przy czym w 2020 r. jedno zdarzenie polegało na niezatrzymaniu pojazdu kolejowego przed semaforem przy prowadzeniu prac inwestycyjnych, a drugie na rozpoczęciu jazdy bez zezwolenia. Do 7 zdarzeń doszło również z winy użytkowników przejazdów kolejowo-drogowych zlokalizowanych w obrębie prowadzonych prac inwestycyjnych (5 zdarzeń w 2019 r. i 2 zdarzenia w 2020 r.).

Podczas prac inwestycyjnych w 2020 r. zginęła jedna osoba, o 2 mniej niż rok wcześniej. Odnosząc się jednak do wskaźnika CST 2, dotyczącego ryzyka dla pracowników, warto zwrócić uwagę, że w 2020 r. 3 pracowników zginęło również w zdarzeniach innych niż związanych z pracami inwestycyjnymi. 9 marca 2020 r. na stacji Szymankowo na linii kolejowej nr 9 lokomotywa luzem zderzyła się z drezyną, która pominęła semafor wjazdowy i tarczę manewrową zatrzymując się w



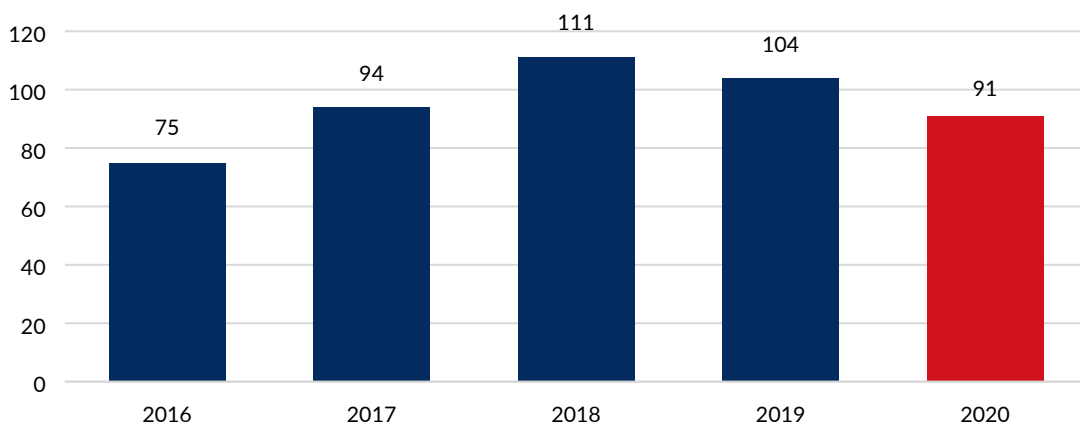
drodze przebiegu lokomotywy. Zginęło dwóch pracowników zarządcy infrastruktury znajdujących się w dreźnie. W 2020 r. śmierć poniósł także pracownik jednego z przewoźników, który idąc międzytorzem został potrącony przez wjeżdżający na stację pociąg.

Wypadki i incydenty związane z pracami inwestycyjnymi w dużej mierze są efektem nieprzestrzegania obowiązujących procedur i niezachowania ostrożności przez pracowników na placu budowy. Niedopuszczalne są sytuacje, gdy pracownicy nie przeszli stosownego przeszkolenia i nie posiadają odpowiednich upoważnień, a mimo to są dopuszczani na plac budowy. Podobnie nie powinno dochodzić do sytuacji, gdy ignorowane są obowiązujące procedury zabezpieczenia przejazdów kolejowo-drogowych. W tym kontekście aktualne pozostają rekomendacje Prezesa UTK wskazane w zeszłorocznym raporcie.

#### 4.4.4. Pomięcia sygnału „Stój”

Rok 2020 przyniósł również spadek liczby zdarzeń SPAD. Odnotowano 91 wypadków i incydentów tego rodzaju, o 13 mniej niż w 2019 r. (spadek o 10%). Nadal jednak liczba zdarzeń SPAD pozostaje na wysokim poziomie. Najgorszy pod tym względem był rok 2018, gdy odnotowano 111 zdarzeń tego rodzaju, w kolejnym roku liczba ta spadła do 104. Obecny spadek nie jest jednak informacją bardzo optymistyczną, szczególnie biorąc pod uwagę ogólne zmniejszenie liczby zdarzeń na polskiej sieci kolejowej w 2020 r.

Rys. 18. Liczba zdarzeń SPAD na liniach kolejowych w latach 2016-2020

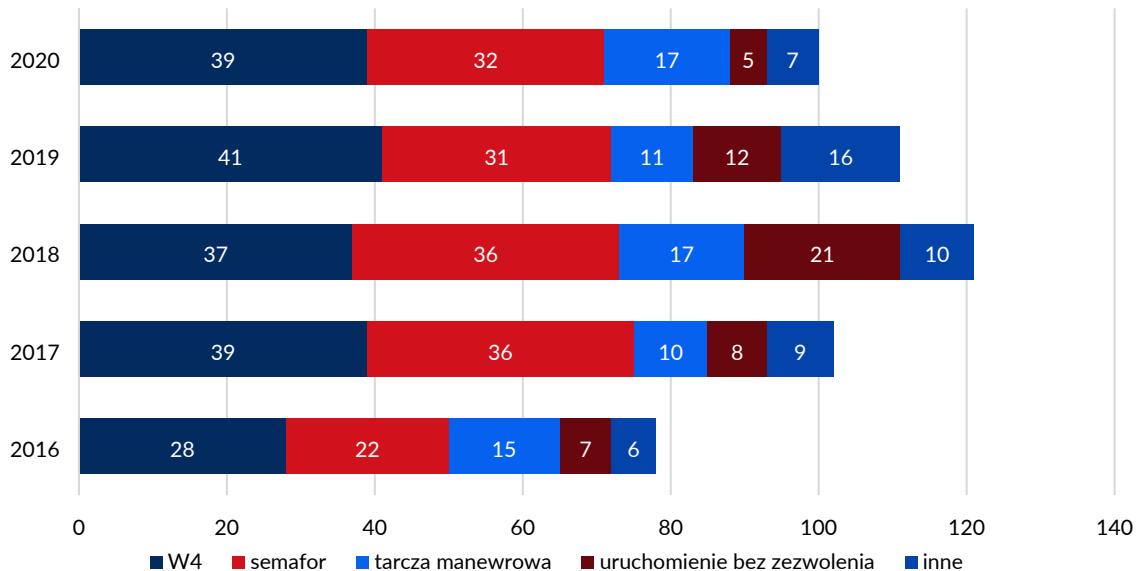


Aby lepiej poznać charakter i okoliczności zdarzeń typu SPAD Prezes UTK dokonał ich szczegółowej analizy. Dla zwiększenia badanej próbki wzięto pod uwagę zdarzenia z lat 2018 i 2019, a także uwzględniono dodatkowo zdarzenia zaistniałe również poza siecią kolejową objętą dyrektywami UE (np. na infrastrukturze prywatnej czy tzw. sieciach wydzielonych).

Do zdarzeń typu SPAD kwalifikowane są zdarzenia zaistniałe w różnych okolicznościach związanych m.in. z charakterem sygnału, przed którym nie zatrzymał się pociąg. W 2020 r., podobnie jak w latach poprzednich, najczęściej dochodziło do przypadków niezatrzymania się przed wskaźnikiem W4 oznaczającym miejsce zatrzymania się czoła pociągu na stacji kolejowej i przystanku osobowym. Była to przyczyna 39 zdarzeń SPAD w 2020 r. (spadek o 2 zdarzenia względem 2019 r.), co dało udział na poziomie 39% w odniesieniu do ogólnej liczby zdarzeń SPAD. We wcześniejszych latach udział ten wahał się w przedziale od 30% do 38,2%, jednak w każdym roku był to dominujący rodzaj zdarzeń. Kolejne pod względem liczebności były przypadki niezatrzymania się przed semaforami wskazującymi sygnał „Stój” – w 2020 r. odnotowano 32 takie przypadki, o 1 więcej niż rok wcześniej. Udział tych zdarzeń w poszczególnych latach zamyka się w przedziale od 28% do 35%. W 2020 r. wyniósł 32%. Kolejna grupa zdarzeń SPAD to niezatrzymanie się przed tarczą manewrową wskazującą sygnał „jazda

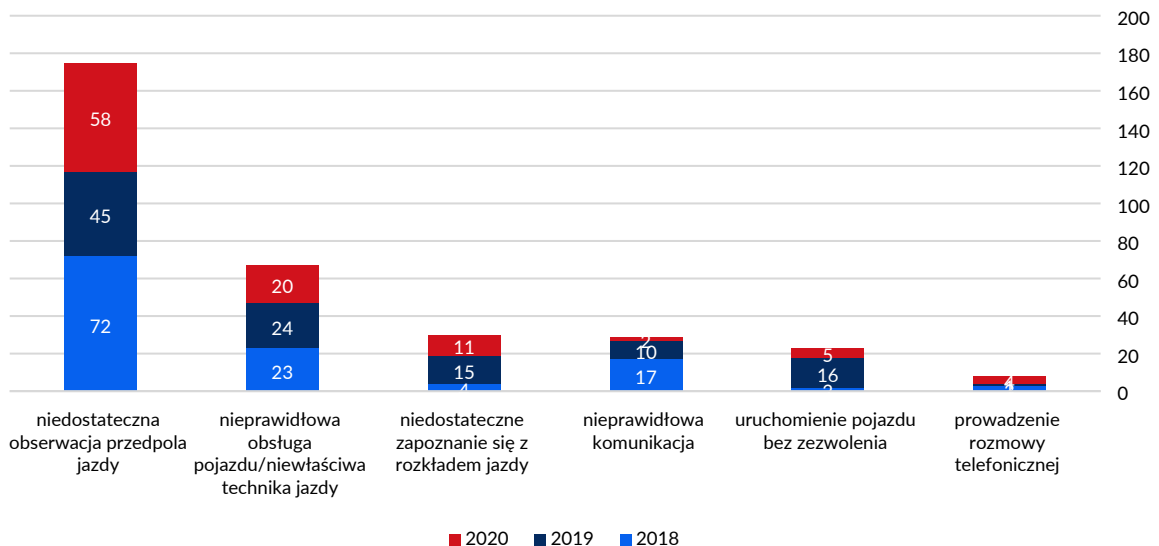
manewrowa zabroniona” – w 2020 r. doszło do 17 takich zdarzeń. W tym samym roku 5 razy uruchomiono pojazd bez zezwolenia, zaś inne przypadki zdarzeń SPAD odnotowano 7 razy (są to np. przypadki wjazdu pojazdu elektrycznego na tor niezelektryfikowany). Trzy ostatnie grupy zdarzeń wymieniają się wzajemnie pozycjami w rankingu pod względem częstotliwości występowania i mają zmienny udział w zależności od roku.

**Rys. 19. Podział zdarzeń SPAD ze względu na rodzaj pominiętego sygnału w latach 2016-2020**



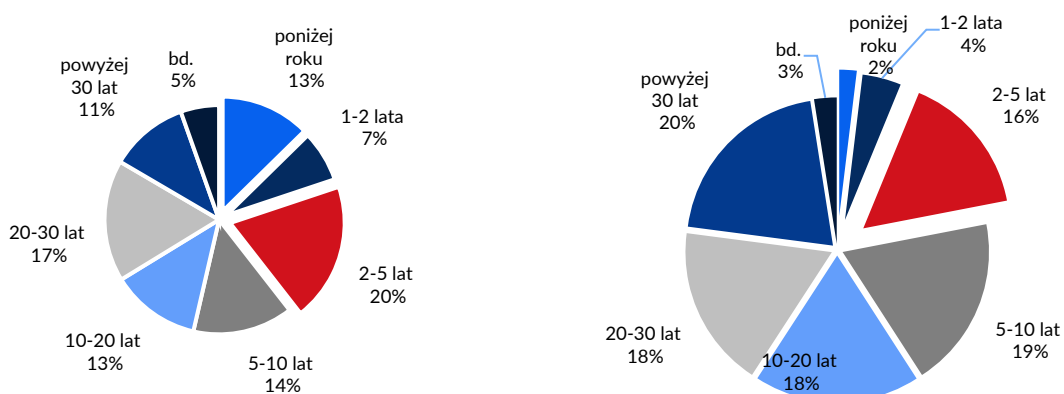
Komisje kolejowe wskazują na różne przyczyny występowania zdarzeń SPAD. Wspólnym mianownikiem większości z nich jest jednak kluczowa rola tzw. czynnika ludzkiego. Od lat najczęściej wskazywaną przez komisje kolejowe przyczyną zdarzeń SPAD jest niedostateczna obserwacja przedpola jazdy. W 2020 r. odnotowano 58 zdarzeń SPAD z tej przyczyny, co stanowi 58% wszystkich zdarzeń tego rodzaju. Komisje kolejowe rzadko są w stanie jednak bliżej wskazać, co legło u podstaw danego zachowania maszynisty. Przyczyną 20 zdarzeń SPAD była nieprawidłowa obsługa pojazdu lub technika jazdy (zbyt późne wdrożenie hamowania lub nieuwzględnienie jej wydłużenia na skutek niekorzystnych warunków). Trzecią grupą przyczyn zdarzeń SPAD pod względem liczby występowania jest niedostateczne zapoznanie się z rozkładem jazdy (11 przypadków). Do 5 zdarzeń doszło w wyniku uruchomienia pojazdu bez zezwolenia, zaś do 4 przyczyniły się rozmowy telefoniczne.

**Rys. 20. Analiza przyczyn wystąpienia zdarzeń SPAD w latach 2018-2020**



Czynnikiem, który jak wynika z analiz Prezesa UTK, sprzyja występowaniu zdarzeń SPAD jest niewielkie doświadczenie na stanowisku maszynisty. Maszyniści z krótkim stażem pracy (poniżej roku) statystycznie częściej przyczyniają się do zdarzeń SPAD niż ich bardziej doświadczeni koledzy. Podobnie jak w 2019 r. 13% zdarzeń SPAD w 2020 r. spowodowali maszyniści z doświadczeniem poniżej roku, którzy stanowili tylko 2% całej populacji maszynistów. Proporcjonalnie więcej zdarzeń SPAD powodują również maszyniści z doświadczeniem od roku do 2 lat oraz od 2 do 5 lat. Te trzy grupy stanowiące 22% ogólnej populacji maszynistów uczestniczą w aż 40% zdarzeń SPAD.

Rys. 21. Struktura zdarzeń SPAD pod względem stażu pracy maszynisty (po lewej) na tle ogólnej struktury stażu pracy maszynistów w Polsce (po prawej)



Konsekwencje zdarzeń typu SPAD mogą być bardzo poważne, o czym przypominają skutki poważnego wypadku w Szymankowie. Nawet jednak sytuacje związane z pominięciem wskaźnika W4 należy traktować z należytą powagą, gdyż są to pierwsze symptomy mogące świadczyć o występowaniu głębszego problemu związanego np. z wyszkoleniem maszynisty. Konieczne jest zatem wdrożenie skutecznych rozwiązań zapobiegających występowaniu wszystkich rodzajów zdarzeń SPAD.

W ocenie Prezesa UTK szczególnie istotne dla przeciwdziałania występowaniu zdarzeń SPAD jest zintensyfikowanie działań w kierunku **właściwego wyszkolenia i sprawdzania kompetencji maszynistów**. Systemową odpowiedzią na kwestię poziomu wyszkolenia maszynistów jest projekt stworzenia przy Prezesie UTK Centrum Egzaminowania i Monitorowania Maszynistów (CEMM).

Centrum zapewni organizację państwowych egzaminów dla kandydatów na maszynistów – zarówno na licencję, jak i świadectwo maszynisty. Szerzej projekt ten został omówiony w rozdziale 3.2.2.

Niezależnie jednak od powołania CEMM, przewoźnicy kolejowi muszą samodzielnie i aktywnie podejmować działania mające na celu ograniczenie ryzyka występowania zdarzeń SPAD w swoich organizacjach. Na podstawie informacji przekazywanych przez poszczególne podmioty i dyskusji w trakcie spotkań Zespołu ds. monitorowania bezpieczeństwa, stworzony został katalog dobrych praktyk.

**Tab. 8. Propozycje działań ograniczających ryzyko wystąpienia zdarzenia SPAD**

Obszar tematyczny	Proponowane działania
<b>szkolenie</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– szerokie stosowanie szkoleń na symulatorach celem zapoznania maszynistów z postępowaniem w sytuacjach nietypowych, wpływem trudnych warunków atmosferycznych na warunki jazdy itp.;</li> <li>– pozyskiwanie informacji o brakach w wiedzy maszynistów lub obszarach wymagających dodatkowego szkolenia poprzez mechanizmy anonimowych testów wiedzy lub ankiet;</li> <li>– odtwarzanie podczas szkoleń i pouczeń okresowych nagrań z wideo rejestratorów obejmujących okoliczności zaistniałych zdarzeń SPAD;</li> <li>– regularne szkolenia dla maszynistów w zakresie technik utrzymywania koncentracji i uwagi;</li> <li>– sprawdziany wiedzy i umiejętności przeprowadzane przez instruktorów z innych jednostek organizacyjnych, niezających egzaminowanych maszynistów;</li> </ul>
<b>wsparcie wykonywania obowiązków</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– stosowanie metody „wskazuj i mów” (ang. pointing and calling), w tym także podczas szkoleń na symulatorach;</li> <li>– wprowadzenie zasady „sterylnej kabiny”;</li> <li>– doposażenie maszynistów w okulary polaryzacyjne chroniące przed oślnieniem słonecznym;</li> <li>– wprowadzenie komunikatów dotyczących stacji najbliższego postoju pociągu na terminalach służbowych wyświetlających wewnętrzny rozkład jazdy;</li> <li>– doprecyzowanie w wewnętrznych instrukcjach zasad hamowania pociągów (np. wjeżdżania w peron z określoną maksymalną prędkością);</li> <li>– stworzenie dostępnego dla pracowników katalogu nagrań obsługiwanych linii kolejowych, umożliwiającego odświeżenie wiedzy na temat danej linii;</li> <li>– przygotowanie materiałów (biuletynów, nagrań, interaktywnych map) zawierających informacje o miejscach szczególnie niebezpiecznych na danej linii kolejowej np. „dzikich przejść”, miejsc z ograniczoną widocznością sygnalizatorów lub peronów;</li> <li>– wprowadzenie zakazu kontaktowania się z maszynistą podczas jazdy pociągu – zakaz ten dotyczyłby dyspozytorów i innych pracowników przewoźnika; dyspozytor powinien posiadać informację o aktualnym ruchu pociągu np. z czytników GPS i kontaktować się tylko podczas postoju pociągu;</li> <li>– umieszczanie w kabinach pojazdów trakcyjnych naklejek przypominających o bezpiecznych zasadach prowadzenia pociągu;</li> </ul>
<b>nadzór</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– wykorzystanie monitoringu w kabinach maszynistów w celu sprawdzenia prawidłowego zachowania podczas pracy (np. nieużywania telefonów komórkowych, braku osób postronnych);</li> <li>– wprowadzenie mechanizmu wiążącego ocenę pracy instruktorów</li> </ul>





	<p>z późniejszym prawidłowym wykonywaniem obowiązków przez szkolenych przez nich maszynistów;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- zwiększenie częstotliwości jazd instruktażowych i jazd kontrolnych dla maszynistów z krótkim stażem;</li> <li>- wykonywanie jazd instruktażowych (krzyżowych) u maszynistów będących pod nadzorem innego maszynisty - instruktora (co najmniej 1 jazda krzyżowa w roku przypadająca na każdego maszynistę);</li> <li>- przeszkolenie członków komisji kolejowych z zasad odpowiedniego budowania pytań i tworzenia warunków do rozmowy sprzyjających kompleksowemu poznaniu okoliczności zdarzenia SPAD.</li> </ul>
--	--

W dłuższej perspektywie jednym z najbardziej obiecujących rozwiązań dla zapobiegania zdarzeniom typu SPAD jest wdrożenie w Polsce **Europejskiego Systemu Sterowania Pociągiem (ETCS)**. Obecnie stosowany w naszym kraju system Samoczynnego Hamowania Pociągu (SHP) sprawdza jedynie czujność maszynisty w określonych punktach trasy. Nie jest w stanie kontrolować tempa hamowania pociągu czy nawet odbierać sygnałów o konkretnych wskazaniach semafora. Z tego względu dopiero wdrożenie w Polsce na większą skalę systemu ETCS – zarówno po stronie infrastrukturalnej, jak i pojazdowej – umożliwi bieżące nadzorowanie prawidłowości pracy maszynisty i uniknięcie przypadków przejeżdżania sygnałów „Stój”. Oprócz wdrożenia ETCS poziomu 1 i 2 na głównych liniach kolejowych zgodnie z Krajowym Planem Wdrażania TSI „Sterowanie”, w ocenie Prezesa UTK konieczne jest również wdrożenie ETCS w uproszczonej wersji „Limited Supervision” na pozostałej części sieci kolejowej. Docelowo cała polska sieć kolejowa powinna być wyposażona w system ETCS zapewniający nadzorowanie pracy maszynisty i pozwalający uniknąć popełniania przez niego błędów.

#### 4.4.5. Awarie i usterki taboru

W 2020 r. doszło do 462 zdarzeń związanych ze stanem technicznym taboru kolejowego, co oznacza spadek o 19,5% względem roku poprzedniego. Zmiana ta jest więc niemal identyczna jak analogiczny wskaźnik liczony dla wszystkich wypadków (-22,6%). Nie zmienił się najczęściej występujący rodzaj zdarzenia - incydenty kategorii C68, związane z rozerwaniem składu pociągu, bez zbiegnięcia wagonów. Odnotowano 221 zdarzeń tej kategorii w 2020 r., przy 261 rok wcześniej (spadek o 15,3%). Drugą pod względem liczebności zdarzeń kategorią były incydenty kategorii C54 (usterki wagonów stwierdzone przez DSAT i potwierdzone w warunkach warsztatowych lub stwierdzone przez personel), których w 2020 r. było 189 (przy 229 rok wcześniej, spadek o 17,5 %). Pozostałe kategorie zdarzeń występowały znacznie rzadziej.

Jako przyczynę incydentów kategorii C68 komisje kolejowe najczęściej wskazywały osłabienie struktury materiałowej haka sprzęgu w związku ze starym uszkodzeniem (88 przypadków). Kolejnych 54 incydentów było skutkiem zmęczenia materiału haka sprzęgu. W sumie zatem aż 64,3% incydentów kategorii C68 spowodowanych zostało uszkodzeniem sprzęgu ciągowego (wzrost z 60,5% w 2019 r.).

Z analizy zdarzeń kolejowych kat. B10, B11, C53 i C54 wynika, że niezależnie od rodzaju pojazdu do zdarzeń tych kategorii najczęściej dochodzi w wyniku uszkodzeń układu hamulcowego. W przypadku pojazdów trakcyjnych i specjalnych (kat. B10 i C53) w drugiej kolejności znajdują się uszkodzenia odbieraków prądu, zaś w przypadku wagonów (kat. B11 i C54) – łożysk osiowych. W sumie dla wszystkich czterech kategorii zdarzeń można zauważyć, że układ hamulcowy i łożysko są kluczowymi elementami powodującymi ich zaistnienie. W wyniku uszkodzenia tych elementów w 2020 r. doszło łącznie do niemal trzech czwartych (73,3%) zdarzeń kat. B10, B11, C53 i C54 (41,9% w przypadku awarii układu hamulcowego i 31,4% w przypadku uszkodzeń łożysk). Warto także dodać, że w 2020 r., po wyraźnym wzroście w 2019 r. (12 zdarzeń), poprawiła się sytuacja w zakresie zdarzeń związanych z uszkodzeniem osi zestawu kołowego. W 2020 r. odnotowano 2 takie przypadki, co stanowi spadek aż o 83% w stosunku do roku poprzedniego.

Łącznie w 2020 r. Prezes UTK przeprowadził 176 kontroli związanych z oceną stanu technicznego i procesu utrzymania pojazdów kolejowych. w toku których stwierdzono 508 nieprawidłowości. Średnio w jednej kontroli identyfikowano niemal trzy (2,89) nieprawidłowości, co oznacza wzrost wskaźnika o 0,84 w stosunku do 2019 r., gdy wskaźnik nieprawidłowości dla tych zakresów kontroli wyniósł 2,05.

W wyniku prowadzonych działań Prezes UTK może w określonych okolicznościach wydać decyzję administracyjną wyłączającą pojazd kolejowy z eksploatacji lub ograniczającą jego eksploatację. W 2020 r. Prezes UTK wykorzystał taką możliwość 322 razy, wydając 114 decyzji dotyczących wyłączenia z eksploatacji pojazdów kolejowych oraz 208 decyzji ograniczających eksploatację pojazdów kolejowych.

Obszar utrzymania pojazdów kolejowych jest także weryfikowany przez Prezesa UTK w ujęciu systemowym – w ramach kontroli systemów zarządzania utrzymaniem posiadanych przez podmioty odpowiedzialne za utrzymanie wagonów towarowych i systemów zarządzania bezpieczeństwem posiadanych przez przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury. W 2020 r. Prezes UTK przeprowadził w sumie 65 kontroli w zakresie funkcjonowania systemu zarządzania utrzymaniem, w trakcie których stwierdzono 329 nieprawidłowości. Wskaźnik nieprawidłowości w tym przypadku wyniósł 5,06, co oznacza, że utrzymał się on na podobnym poziomie jak w roku poprzednim. Dodatkowo w ramach 47 kontroli w zakresie systemu zarządzania bezpieczeństwem zidentyfikowano 86 nieprawidłowości dotyczących stanu technicznego pojazdów kolejowych, co przełożyło się na wskaźnik nieprawidłowości wynoszący 1,83.

Jedne z poważniejszych zidentyfikowanych w 2020 r. nieprawidłowości w zakresie stanu technicznego pojazdów kolejowych dotyczyły wymiany w trakcie procesu utrzymania w niektórych typach spalinowych zespołów trakcyjnych tarcz hamulcowych oraz kół na inne niż wskazane w dokumentacji technicznej danego typu pojazdu. Korzystanie z zamienników części oryginalnych jest dopuszczalne na gruncie obowiązujących przepisów, jednak podmioty odpowiedzialne za utrzymanie powinny być w stanie wykazać, że zastosowane w pojazdach komponenty mają identyczne funkcje oraz parametry jak komponenty oryginalnie wykorzystane w pojeździe. Tymczasem w analizowanej sytuacji brak było takiej oceny. W efekcie Prezes UTK wydał decyzje ograniczające eksploatację 70 pojazdów.

Doświadczenia płynące z tych kontroli w sposób szczególny każą zwrócić uwagę na kwestię doboru odpowiednich części zamiennych stosowanych w pojazdach kolejowych. Podmioty odpowiedzialne za utrzymanie powinny pamiętać o konieczności **uwzględnienia w systemie zarządzania utrzymaniem rozporządzenia nr 2018/545**. Akt ten narzuca pewne obowiązki związane z zarządzaniem zmianami w dopuszczonych do eksploatacji pojazdach m.in. ich klasyfikacją do określonej kategorii i uzupełnianiem stosownej dokumentacji. Zadania z tym związane mogą być wykonywane przez inny podmiot niż ECM, jednak w każdym przypadku ECM musi otrzymać informację o ich wyniku zanim wystawione zostanie przywrócenie do eksploatacji w myśl wymagań rozporządzenia nr 2019/779.

Skuteczne nadzorowanie zgodności części zamiennych stosowanych w pojazdach wymaga **posiadania dostępu do odpowiedniej dokumentacji technicznej**. Podmioty odpowiedzialne za utrzymanie muszą zagwarantować sobie dostęp do tego rodzaju dokumentacji w momencie zakupu pojazdu. Prezes UTK przypomniał o tym również innym podmiotom będącym właścicielami pojazdów np. urzędom marszałkowskim.

W kontekście istotnej roli, jaką pełnią w warunkach polskich właściciele pojazdów będący podmiotami o charakterze publicznym (urzędy marszałkowskie), Prezes UTK zidentyfikował również problem **braku lub ograniczonego udziału ECM w postępowaniach przetargowych na realizację procesu utrzymania**. Mając na uwadze obowiązki ECM na gruncie obowiązującego prawa nie powinno dochodzić do sytuacji, gdy w decyzję o wyborze wykonawcy naprawy pojazdu nie jest zaangażowany ECM. Urzędy marszałkowskie powinny współpracować z ECM przypisanymi do



danego pojazdu (którymi z reguły są przewoźnicy operujący na danym terenie) w zakresie, zapewnienia udziału ECM w całym procesie np. poprzez uczestnictwo w pracach komisji przetargowej.

Mimo spadku liczby zdarzeń związanych z uszkodzeniami osi zestawów kołowych, zagrożenie to jest nadal realne i tak samo aktualne pozostają również zalecenia sformułowane przez Prezesa UTK po zdarzeniach z 2019 r.:

- rejestracja zestawów kołowych, zgodnie z rekomendacją Europejskiej Agencji Kolejowej (obecnie: Agencji Kolejowej Unii Europejskiej) po wypadku kolejowym pod Viareggio;
- każdorazowe zlecenie badań własności mechanicznych, metalograficznych i składu chemicznego dla ustalenia przyczyn złamania osi;
- wprowadzenie systemowych rozwiązań dotyczących weryfikacji pracy osób wykonujących badania nieniszczące (NDT) osi, które uległy uszkodzeniu, a także przeanalizowania obciążenia pracą tych osób.

Ramy prawne





## 5. Ramy prawne

### 5.1. Zmiany w przepisach prawa

Niewątpliwie najistotniejszą zmianą prawną wprowadzoną w 2020 r. było wejście w życie od 31 października 2020 r. szeregu przepisów unijnych w formie bezpośrednio stosowalnych rozporządzeń, które stanowią element IV pakietu kolejowego. Rozporządzenia te zmieniły zasady wydawania kluczowych dokumentów dla przewoźników kolejowych – certyfikatów bezpieczeństwa, które zastąpione zostały jednolitymi certyfikatami bezpieczeństwa, a także zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji pojazdów kolejowych, które zastąpiono zezwoleniami na wprowadzenie do obrotu. Z uwagi na opóźnienie wdrożenia dyrektyw wchodzących w skład IV pakietu kolejowego do prawa krajowego, po 31 października 2020 r. Prezes UTK wydawał powyższe dokumenty działając bezpośrednio na podstawie przepisów prawa unijnego.

W kontekście IV pakietu kolejowego warto dodać, że wdrożenie tych przepisów do prawa krajowego następowało w dwóch etapach. Ustawą z 17 września 2020 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym wprowadzono zmiany ukierunkowane na umożliwienie dalszej działalności jednostek notyfikowanych (tzw. małe wdrożenie). Pozostałe przepisy dyrektywy 2016/797 oraz wszystkie przepisy dyrektywy 2016/798 były przedmiotem kolejnej nowelizacji ustawy o transporcie kolejowym, która weszła w życie w 2021 r.

Drugim aspektem, na jaki warto zwrócić uwagę w zakresie zmian prawnych w 2020 r., jest wprowadzenie szeregu przepisów związanych z pandemią COVID-19 – zarówno na poziomie krajowym, jak i UE. Celem tych przepisów było złagodzenie negatywnych skutków związanych z obostrzeniami wprowadzonymi w trakcie pandemii dzięki m.in. automatycznemu wydłużeniu ważności określonych dokumentów obowiązujących w branży kolejowej.

Zestawienie najważniejszych zmian prawnych w 2020 r. zawierają poniższe tabele, opracowane odrębnie dla zmian wynikających z przepisów prawa UE lub z nimi powiązanych oraz zmian związanych wyłącznie z prawem krajowym.

**Tab. 9. Zmiany w przepisach prawa wynikające z regulacji prawnych UE**

lp.	Nazwa aktu	Szczegóły zmiany	Wejście w życie
<b>Zmiany w ustawie o transporcie kolejowym</b>			
1.	ustawa z dnia 9 stycznia 2020 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 462)	ustawa dodała art. 13aa do ustawy o transporcie kolejowym, na podstawie którego Prezes UTK, na wniosek lub z urzędu, może, w drodze postanowienia, w niezbędnym zakresie ograniczyć prawo wglądu do materiału dowodowego załączonego do akt sprawy, jeżeli udostępnienie tego materiału groziłoby ujawnieniem tajemnicy przedsiębiorstwa, jak również innych tajemnic podlegających ochronie na podstawie przepisów odrębnych. Ustawa dokonała również modyfikacji w wykazie stanowisk bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego poprzez przywrócenie stanowiska „zwrotniczego”.	po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia tj. w dniu 18 kwietnia 2020 r., z wyjątkiem art. 5 (zmiany w ustawie z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym), który wszedł w życie z dniem 1 stycznia 2021 r.
2.	ustawa z dnia 13 lutego 2020 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz	ustawa w zakresie swojej regulacji wdrożyła dyrektywę 2016/2370/UE oraz uzupełniła wdrożenie	po upływie 2 miesięcy od dnia ogłoszenia, tj. z dniem

	niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 400)	dyrektywy 2012/34/UE. Główne zmiany dotyczyły wzmocnienia gwarancji niezależności, bezstronności oraz przejrzystości funkcjonowania zarządcy infrastruktury kolejowej oraz otwarcia rynku krajowych usług kolejowego transportu pasażerskiego dla przewoźników kolejowych z innych państw członkowskich UE.	12 maja 2020 r., z wyjątkiem art. 1 pkt 7 lit. a tiret drugie oraz art. 3 pkt 3, które weszły w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia, tj. z dniem 12 marca 2020 r.
3.	ustawa z dnia 17 września 2020 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Dz. U. poz. 1778)	dokonane ustawą zmiany dotyczą wprowadzenia jednostki wyznaczonej, czyli podmiotu wyznaczonego do przeprowadzania oceny zgodności podsystemów na zgodność z właściwymi krajowymi specyfikacjami technicznymi i dokumentami normalizacyjnymi, których zastosowanie umożliwia spełnienie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei oraz dostosowania ustawy o transporcie kolejowym do zmiany Europejskiej Agencji Kolejowej w Agencję Kolejową Unii Europejskiej.	z dniem następującym po dniu ogłoszenia, tj. z dniem 14 października 2020 r.
<b>Wydłużenie okresu transpozycji IV pakietu kolejowego i wprowadzenie szczególnych rozwiązań prawnych w związku z epidemią COVID-19</b>			
4.	dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/700 z dnia 25 maja 2020 r. zmieniająca dyrektywy (UE) 2016/797 i (UE) 2016/798 w odniesieniu do przedłużenia okresu ich transpozycji (Dz. Urz. UE L 165 z 27.05.2020, str. 27)	dyrektywą wprowadzono możliwość przedłużenia terminów transpozycji dyrektyw 2016/797/UE i 2016/798/UE do 31 października 2020 r.	28 maja 2020 r.
5.	rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/698 z dnia 25 maja 2020 r. ustanawiające szczególne środki tymczasowe w związku z epidemią COVID-19 dotyczące odnawiania lub przedłużania ważności niektórych certyfikatów i świadectw, licencji i zezwoleń oraz przesunięcia niektórych okresowych kontroli i okresowych szkoleń w niektórych obszarach prawodawstwa dotyczącego transportu (Dz. Urz. UE L 165 z 7.05.2020, str. 10)	rozporządzenie ustanowiło szczególne środki tymczasowe dotyczące odnawiania i przedłużania ważności niektórych certyfikatów, świadectw, licencji i zezwoleń oraz przesunięcia niektórych okresowych kontroli i okresowych szkoleń, które zgodnie z unijnymi aktami prawnymi, o których mowa w tym rozporządzeniu, powinny utracić ważność lub mieć miejsce w okresie między dniem 1 marca 2020 r. albo, w niektórych przypadkach, dniem 1 lutego 2020 r. a dniem 31 sierpnia 2020 r. Zgodnie z tym rozporządzeniem, certyfikaty, świadectwa, licencje i zezwolenia zostały odnowione lub ich ważność została przedłużona, a niektóre okresowe kontrole i okresowe szkolenia zostały przesunięte o 6 miesięcy lub, w niektórych przypadkach, 7 miesięcy. Jednocześnie przewidziano możliwość złożenia przez państwo członkowskie, w terminie do 1 sierpnia 2020 r., uzasadnionego wniosku do Komisji o zezwolenie na zastosowanie kolejnych przedłużeń.	rozporządzenie weszło w życie następnego dnia po jego opublikowaniu w Dz. Urz. UE, tj. 28 maja 2020 r. Stosuje się je od 4 czerwca 2020 r., z wyjątkiem art. 3 ust. 4, art. 4 ust. 6, art. 5 ust. 5, art. 7 ust. 5, art. 8 ust. 5 oraz art. 11 ust. 5, tj. przepisów o możliwości podjęcia przez państwa członkowskie, które nie napotkały w okresie między 1 marca 2020 r. a 31 sierpnia 2020 r. trudności uniemożliwiających odnowienie dokumentów lub przeprowadzenie kontroli - decyzji o niestosowaniu szczególnych środków tymczasowych, które to przepisy stosuje się od 28 maja 2020 r.
6.	rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2020/777 z dnia 12 czerwca 2020 r. zmieniające rozporządzenie wykonawcze (UE) 2018/763 w odniesieniu do dat	rozporządzeniem wprowadzono odroczenie do 31 października 2020 r. stosowania przepisów rozporządzenia nr 2018/763	16 czerwca 2020 r.



	rozpoczęcia stosowania i niektórych przepisów przejściowych w wyniku przedłużenia terminu transpozycji dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 (Dz. Urz. UE L 188 z 15.06.2020, str. 1)	dotyczących oceny wniosków, które dotyczą jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa lub ich aktualizacji lub przedłużenia, w odniesieniu do państw członkowskich, które powiadomiły Agencję i Komisję o swoim zamiarze przedłużenia okresu transpozycji dyrektywy 2016/798/UE zgodnie z art. 33 ust. 2a tej dyrektywy.	
7.	rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2020/778 z dnia 12 czerwca 2020 r. zmieniające rozporządzenie wykonawcze (UE) 2019/773 w odniesieniu do dat rozpoczęcia stosowania w wyniku przedłużenia terminu transpozycji dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 (Dz. Urz. UE L 188 z 15.06.2020, str. 4)	rozporządzeniem wprowadzono zmianę polegającą na wyznaczeniu państwom członkowskim dodatkowych trzech miesięcy na przekazanie Komisji sprawozdań na temat stosowania przez nie tabliczek odbłaskowych, o których mowa w pkt 4.2.2.1.3.2 załącznika do rozporządzenia nr 2019/773.	16 czerwca 2020 r.
8.	rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2020/779 z dnia 12 czerwca 2020 r. zmieniające rozporządzenie wykonawcze (UE) 2019/250 w odniesieniu do dat rozpoczęcia stosowania w wyniku przedłużenia terminu transpozycji dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 (Dz. Urz. UE L 188 z 15.06.2020, str. 6)	rozporządzenie dokonało zmian w przepisach rozporządzenia nr 2019/250 (określającego m.in. wzory: deklaracji WE zgodności lub przydatności do stosowania składnika interoperacyjności, pośredniego potwierdzenia weryfikacji podsystemu, deklaracji zgodności z dopuszczonym typem pojazdu, deklaracji weryfikacji WE oraz szczegóły procedur weryfikacji WE podsystemów) w zakresie terminu jego wejścia w życie i stosowania.  Zmiana dokonywana za pomocą rozporządzenia nr 2020/779 podyktowana jest potrzebą odpowiedniego dostosowania rozporządzenia nr 2019/250 do zmiany dyrektywy 2016/797/UE dokonanej za pomocą dyrektywy 2020/700/UE.	16 czerwca 2020 r.
9.	rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2020/780 z dnia 12 czerwca 2020 r. zmieniające rozporządzenie (UE) nr 445/2011 i rozporządzenie wykonawcze (UE) 2019/779 w odniesieniu do środków mających na celu przedłużenie ważności niektórych certyfikatów podmiotów kolejowych odpowiedzialnych za utrzymanie oraz do niektórych przepisów przejściowych w wyniku pandemii COVID-19 (Dz. Urz. UE L 188 z 15.06.2020, str. 8)	rozporządzeniem przedłużono o 6 miesięcy ważność certyfikatów podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie oraz certyfikatów w odniesieniu do funkcji utrzymania, które są zlecane na zasadzie outsourcingu, wydanych zgodnie z rozporządzeniem nr 445/2011 których ważność wygasłaby w okresie pomiędzy dniem 1 marca 2020 r. a 31 sierpnia 2020 r.	16 czerwca 2020 r.
10.	rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2020/781 z dnia 12 czerwca 2020 r. zmieniające rozporządzenie wykonawcze (UE) 2018/545 w odniesieniu do dat rozpoczęcia stosowania i niektórych przepisów przejściowych w wyniku przedłużenia terminu transpozycji dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 (Dz. Urz. UE L 188 z 15.06.2020, str. 11)	rozporządzeniem przedłużono możliwość dokonania oceny wniosków dotyczących zezwoleń dla typu pojazdu lub zezwoleń na wprowadzenie pojazdu do obrotu zgodnie z dyrektywą 2008/57/WE.  W odniesieniu do państw członkowskich, które powiadomiły Agencję oraz Komisję o zamiarze przedłużenia transpozycji dyrektywy 2016/797/UE, obowiązek stosowania niektórych przepisów rozporządzenia nr 2018/545 odroczone do 31 października 2020 r.	16 czerwca 2020 r.

11	rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2020/782 z dnia 12 czerwca 2020 r. zmieniające rozporządzenia delegowane (UE) 2018/761 i (UE) 2018/762 w odniesieniu do ich dat rozpoczęcia stosowania w wyniku przedłużenia terminu transpozycji dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 (Dz. Urz. UE L 188 z 15.06.2020, str. 14)	rozporządzeniem dokonano zmian w rozporządzeniu nr 2018/761 oraz rozporządzeniu nr 2018/762. Na podstawie przepisów rozporządzenia nr 2020/782 odroczeniu do dnia 31 października 2020 r. uległo stosowanie niektórych przepisów rozporządzenia nr 2018/761 i rozporządzenia nr 2018/762 w odniesieniu do państw członkowskich, które powiadomiły Agencję i Komisję o swoim zamiarze przedłużenia okresu transpozycji dyrektywy 2016/798/UE zgodnie z art. 33 ust. 2a tej dyrektywy.	16 czerwca 2020 r.
12	rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1429 z dnia 7 października 2020 r. ustanawiające środki na rzecz zrównoważonego rynku kolejowego w związku z epidemią COVID-19 (Dz. Urz. UE L 333 z 12.10.2020, str. 1, z późn. zm.)	rozporządzenie ustanowiło tymczasowe zasady dotyczące pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej określonych w rozdziale IV dyrektywy 2012/34/UE w okresie od 1 marca do 31 grudnia 2020 r.	13 października 2020 r.
13	rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2020/2180 z dnia 18 grudnia 2020 r. wydłużające okres odniesienia rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1429 ustanawiającego środki na rzecz zrównoważonego rynku kolejowego w związku z epidemią COVID-19 (Dz. Urz. UE L 433 z 22.12.2020, str. 37)	rozporządzeniem przedłużono wskazany w rozporządzeniu nr 2020/1429 okres trwania tymczasowych zasad dotyczących pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej określonych w rozdziale IV dyrektywy 2012/34/UE do 30 czerwca 2021 r.	23 grudnia 2020 r.
<b>Wdrożenie IV pakietu kolejowego</b>			
14	rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2020/387 z dnia 9 marca 2020 r. zmieniające rozporządzenia (UE) nr 321/2013, (UE) nr 1302/2014 i (UE) 2016/919 w odniesieniu do rozszerzenia obszaru użytkowania i etapów przejściowych (Dz. Urz. UE L 73 z 10.03.2020, str. 6)	w celu osiągnięcia większej interoperacyjności w ramach unijnego systemu kolei, rozporządzeniem zmieniono: <ul style="list-style-type: none"> <li>- TSI „Wagony towarowe”;</li> <li>- TSI „Tabor – lokomotywy i tabor pasażerski”;</li> <li>- TSI „Sterowanie”.</li> </ul>	11 marca 2020 r.
15	rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2020/424 z dnia 19 marca 2020 r. w sprawie przekazywania Komisji informacji dotyczących niestosowania specyfikacji technicznych interoperacyjności zgodnie z dyrektywą (UE) 2016/797 (Dz. Urz. UE L 84 z 20.03.2020, str. 20)	rozporządzenie wprowadziło uregulowania dotyczące wniosku o niestosowanie jednej lub większej liczby TSI – w zakresie informacji zawartych we wniosku, formatu i sposobu przekazywania wniosku. W załączniku do rozporządzenia zamieszczono wzorcowy formularz na potrzeby przedstawienia projektu na zaawansowanym etapie realizacji, w przypadku gdy wnioskuje się o niestosowanie jednej lub większej liczby TSI lub ich części.	9 kwietnia 2020 r. przy czym rozporządzenie stosuje się od 16 września 2020 r.
16	rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2020/572 z dnia 24 kwietnia 2020 r. dotyczące struktury sprawozdań stosowanej na potrzeby sprawozdań z dochodzeń w sprawie wypadków i incydentów kolejowych (Dz. Urz. UE L 132 z 27.04.2020, str. 10)	rozporządzeniem ustanowiono wspólną strukturę sprawozdań w odniesieniu do dochodzeń w sprawie wypadków i incydentów, o których mowa w art. 20 ust. 1 i 2 dyrektywy 2016/798/UE.	18 maja 2020 r.
<b>Wyjście Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej z Unii Europejskiej</b>			
17	rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1530 z dnia 21	rozporządzeniem dokonano zmiany definicji krajowego organu	23 października 2020 r.



	<p>października 2020 r. zmieniające dyrektywę (UE) 2016/798 w zakresie stosowania przepisów bezpieczeństwa i interoperacyjności kolei w odniesieniu do stałego połączenia przez kanał La Manche (Dz. Urz. UE L 352 z 22.10.2020, str. 1)</p>	<p>ds. bezpieczeństwa zawartej w dyrektywie 2016/798/UE.</p> <p>Stosownie do dokonanej zmiany, oprócz krajowego podmiotu, któremu powierzono zadania w zakresie bezpieczeństwa kolei zgodnie z dyrektywą 2016/798/UE, krajowym organem ds. bezpieczeństwa jest także każdy podmiot, któremu zadania w zakresie bezpieczeństwa kolei zgodnie z dyrektywą 2016/798/UE zostały powierzone przez</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- grupę państw członkowskich w celu zapewnienia ujednoczenia systemu bezpieczeństwa, lub</li> <li>- państwo członkowskie i państwo trzecie w celu zapewnienia ujednoczenia systemu bezpieczeństwa, pod warunkiem że Unia Europejska zawarła w tym celu umowę z zainteresowanym państwem trzecim lub że to państwo członkowskie zawarło taką umowę zgodnie z upoważnieniem udzielonym w tym celu przez Unię Europejską.</li> </ul> <p>Wprowadzona zmiana była związana z wyjściem Wielkiej Brytanii z Unii Europejskiej, a jej celem było uregulowanie statusu organu ds. bezpieczeństwa dla tunelu pod kanałem La Manche.</p>	
18	<p>rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/2222 z dnia 23 grudnia 2020 r. w sprawie niektórych aspektów bezpieczeństwa kolei i jakości sieci połączeń w odniesieniu do infrastruktury transgranicznej łączącej Unię i Zjednoczone Królestwo stałym połączeniem przez kanał La Manche (Dz. Urz. UE L 437 z 28.12.2020, str. 43)</p>	<p>rozporządzenie ustanowiło przepisy szczególne w związku z zakończeniem okresu przejściowego, o którym mowa w art. 126 umowy o wystąpieniu Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej z Unii Europejskiej i Europejskiej Wspólnoty Energii Atomowej (Dz. Urz. UE L 29 z 31 stycznia 2020 r., s. 7) w odniesieniu do niektórych autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa i certyfikatów bezpieczeństwa wydanych na podstawie dyrektywy 2004/49/WE oraz niektórych licencji wydanych przedsiębiorstwom kolejowym na podstawie dyrektywy 2012/34/UE.</p>	<p>29 grudnia 2020 r., przy czym rozporządzenie stosuje się od 1 stycznia 2021 r.</p>
<b>Europejski Rok Kolei</b>			
19	<p>decyzja Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/2228 z dnia 23 grudnia 2020 r. w sprawie Europejskiego Roku Kolei (2021) (Dz. Urz. UE L 437 z 28.12.2020 r., s. 108)</p>	<p>przedmiotem decyzji 2020/2228 jest ogłoszenie roku 2021 „Europejskim rokiem kolei”.</p>	<p>29 grudnia 2020 r.</p>

Tab. 10. Inne zmiany w przepisach prawa krajowego

Ip.	Nazwa aktu	Zakres zmian	Data wejścia w życie
<b>Szczególne rozwiązania prawne związane z epidemią COVID-19</b>			
1.	<p>Ustawa z dnia 14 maja 2020 r. o zmianie niektórych ustaw w zakresie działań ostonowych w związku z rozprzestrzenieniem się wirusa SARS-CoV-2 (Dz. U. poz. 875)</p> <p>zmieniona ustawą z dnia 27.11.2020 r. o zmianie ustawy o szczególnych rozwiązaniach związanych z zapobieganiem, przeciwdziałaniem i zwalczaniem COVID-19, innych chorób zakaźnych oraz wywołanych nimi sytuacji kryzysowych oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2020 r. poz. 2157), która weszła w życie 5 grudnia 2020 r.</p>	<p>ustawą dodano do ustawy o szczególnych rozwiązaniach związanych z zapobieganiem, przeciwdziałaniem i zwalczaniem COVID-19 przepisy, zgodnie z którymi termin ważności dokumentów, który upłynąłby w okresie obowiązywania stanu zagrożenia epidemicznego albo stanu epidemii został przedłużony o 180 dni od dnia odwołania stanu zagrożenia epidemicznego albo stanu epidemii, w zależności od tego, który z nich zostanie odwołany później.</p> <p>Powyższe dotyczy:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- autoryzacji bezpieczeństwa;</li> <li>- certyfikatu bezpieczeństwa;</li> <li>- świadectwa bezpieczeństwa;</li> <li>- licencji maszynisty;</li> <li>- świadectwa maszynisty;</li> <li>- certyfikatu dla podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM).</li> </ul> <p>Przedłużono termin przeprowadzenia szkoleń oraz okresowych sprawdzianów wiedzy i umiejętności maszynistów, o których mowa w art. 22b ust. 7 i ust. 21 pkt 4 ustawy o transporcie kolejowym jeżeli w okresie stanu zagrożenia epidemicznego albo stanu epidemii upływa termin ich przeprowadzenia, a szkolenia i sprawdziany te nie zostały przeprowadzone w tym okresie, dotychczasowe szkolenie albo sprawdzian zachowuje ważność do dnia upływu 180 dni od dnia odwołania stanu zagrożenia epidemicznego albo stanu epidemii, w zależności od tego, który z nich zostanie odwołany później.</p>	16 maja 2020 r.
2.	<p>rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 21 grudnia 2020 r. w sprawie ustanowienia określonych ograniczeń, nakazów i zakazów w związku z wystąpieniem stanu epidemii (Dz. U. poz. 2316)</p> <p>zmienione rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 27 grudnia 2020 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie ustanowienia określonych ograniczeń, nakazów i zakazów w związku z wystąpieniem stanu epidemii (Dz. U. poz. 2353), które weszło w życie 28 grudnia 2020 r., z wyjątkiem przepisów związanych z rozszerzeniem zakazu prowadzenia działalności kasyn, które weszły w życie 29 grudnia 2020 r.</p>	<p>rozporządzeniem wprowadzono m.in.:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ograniczenia w przemieszczaniu się środkami publicznego transportu zbiorowego;</li> <li>- obowiązek odbycia kwarantanny dla osób przekraczających granicę państwową Rzeczypospolitej Polskiej;</li> <li>- obowiązek zakrywania ust i nosa w środkach publicznego transportu zbiorowego;</li> <li>- możliwość korzystania z usług hotelarskich dla straży ochrony kolei, w związku z wykonywaniem, poza miejscem stałego zamieszkania, zadań zawodowych.</li> </ul>	28 grudnia 2020 r.
<b>Pozostałe zmiany</b>			
3.	rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 22 lipca 2020 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych dozoru technicznego w zakresie projektowania, wytwarzania,	rozporządzeniem dodano do przepisów rozdziału „Analiza bezpieczeństwa i dokumentacja” przepisy dotyczące opracowania i przeprowadzania analizy bezpieczeństwa planowanego urządzenia transportu linowego oraz stanowiące, że	3 września 2020 r.



lp.	Nazwa aktu	Zakres zmian	Data wejścia w życie
	eksploatacji, naprawy i modernizacji urządzeń transportu linowego (Dz. U. poz. 1414)	analizę bezpieczeństwa każdego urządzenia kolei linowych przeprowadza się z uwzględnieniem warunków prowadzenia działań ratowniczych oraz bezpieczeństwa ekip ratowniczych zgodnie z art. 8 ust. 2–5 rozporządzenia nr 2016/424.	
4.	rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 23 października 2020 r. w sprawie wzoru legitymacji członka Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych (Dz. U. poz. 1894)	rozporządzeniem określono wzór legitymacji członka Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych.	1 listopada 2020 r.
5.	rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 4 grudnia 2020 r. w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich oraz w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym (Dz. U. poz. 2328)	rozporządzeniem ustalono plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego.	23 grudnia 2020 r.

## 5.2. Odstępstwa dotyczące certyfikacji ECM

Zgodnie z art. 14a ust. 8 dyrektywy 2004/49/WE państwa członkowskie UE mogą w określonych przypadkach odstąpić od wymogu certyfikacji podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie (ECM) w zakresie wagonów towarowych. Polska skorzystała z tej możliwości tworząc art. 23j ust. 7 ustawy o transporcie kolejowym. Przepis ten wskazuje, że zadania podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) w przypadku pojazdów kolejowych:

- 1) zarejestrowanych w państwie innym niż państwo członkowskie Unii Europejskiej i utrzymywanych zgodnie z przepisami obowiązującymi w tym państwie,
- 2) eksploatowanych na liniach kolejowych, na których szerokość torów różni się od szerokości torów głównej sieci kolejowej w Rzeczypospolitej Polskiej i w przypadku, których spełnienie warunków dotyczących zapewnienia odpowiedniego utrzymania zgodnie z art. 23j ust. 2, zapewnia się w drodze umów międzynarodowych z państwami innymi niż państwo członkowskie Unii Europejskiej,
- 3) wpisanych do rejestru zabytków lub do inwentarza muzealiów oraz pojazdów kolejowych wojskowych i pojazdów kolejowych specjalnych, których przejazd wymaga uzyskania zezwolenia Prezesa UTK realizuje przewoźnik kolejowy przemieszczający te wagony na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

Z uwagi na termin transpozycji przepisów IV pakietu kolejowego w Polsce powyższy przepis obowiązywał w tej formie przez cały 2020 r.

Działalność  
Prezesa UTK

---





## 6. Działalność Prezesa UTK

### 6.1. Certyfikaty i autoryzacje bezpieczeństwa

W 2020 r. istotnie wzrosła liczba wydanych certyfikatów bezpieczeństwa część A i B. Wejście w życie przepisów części technicznej IV pakietu kolejowego spowodowało duże zainteresowanie podmiotów złożeniem wniosków i uzyskaniem decyzji przed 31 października 2020 r., gdyż po tej dacie Prezes UTK nie mógł już wydawać certyfikatów bezpieczeństwa A i B na dotychczasowych zasadach. Do tego dołożyła się naturalna kumulacja liczby składanych wniosków związana z pięcioletnim cyklem odnawiania ważności certyfikatów, które w większości zostały po pierwszy raz wydane pod koniec 2010 r.

Wszystkie powyższe czynniki sprawiły, że w 2020 r. wydano 58 certyfikatów bezpieczeństwa część A (48 nowych, 6 przedłużeń, 4 zmiany) i 71 certyfikatów bezpieczeństwa część B (56 nowych, 4 przedłużenia i 11 zmian). Znaczna liczba certyfikatów wydanych jako nowe wynika ze względów formalnych związanych z przepisami wydłużającymi ważność określonych dokumentów w związku z epidemią COVID-19. Aby możliwe było wydanie certyfikatów przed 31 października 2020 r. konieczne było uchylenie na wniosek spółki dotychczas posiadanych dokumentów i wydanie w to miejsce nowych.

**Tab. 11. Zestawienie liczby wydanych certyfikatów bezpieczeństwa część A i B w latach 2016–2020**

Lp.	Rodzaj dokumentu	2016	2017	2018	2019	2020
1.	Certyfikat bezpieczeństwa część A	27	16	26	18	58
2.	Certyfikat bezpieczeństwa część B	32	22	29	23	71
	<b>Suma</b>	<b>59</b>	<b>38</b>	<b>55</b>	<b>41</b>	<b>129</b>

Wszystkie wydane certyfikaty są na bieżąco notyfikowane w bazie ERADIS, gdzie można znaleźć informacje o podmiotach, które je otrzymały.

W 2020 r. Prezes UTK wszczął jedno postępowanie o cofnięcie certyfikatu bezpieczeństwa. W wyniku przeprowadzonych działań nadzorczych u jednego z przewoźników stwierdzono szereg nieprawidłowości w obszarze zarządzania kompetencjami pracowników. Dotyczyły one wielokrotnego dopuszczenia do pracy maszynistów bez udokumentowanego posiadania znajomości szlaków na obsługiwanych odcinkach, nierzetelnego prowadzenia rejestru znajomości szlaków zatrudnionych maszynistów przez dyspozytorów oraz przekraczania dobowego wymiaru czasu pracy. Spółka przekazała program naprawczy, którego realizacja jest obecnie nadzorowana. W chwili sporządzania niniejszego raportu postępowanie nadal jest w toku.

W zakresie autoryzacji bezpieczeństwa w 2020 r. rozpatrzono 4 wnioski. W wyniku zakończonych postępowań wydane zostały cztery autoryzacje bezpieczeństwa:

- CARGOTOR sp. z o.o. (przedłużenie);
- Kopalnia Piasku Kotlewnia - Linie Kolejowe sp. z o.o. (nowa);
- PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa sp. z o.o. (nowa);
- Województwo Dolnośląskie Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu (przedłużenie).

Podobnie jak w przypadku certyfikatów bezpieczeństwa, dwie autoryzacje bezpieczeństwa ze względów formalnych zostały wydane jako nowe, choć w rzeczywistości dotyczą podmiotów, które funkcjonowały już jako zarządcy infrastruktury.

**Tab. 12. Zestawienie liczby wydanych autoryzacji bezpieczeństwa w latach 2016–2020**

Lp.	Rodzaj dokumentu	2016	2017	2018	2019	2020
1.	Autoryzacja bezpieczeństwa	4	2	1	3	4

W 2020 r. nie prowadzono postępowania dotyczącego cofnięcia autoryzacji bezpieczeństwa.

## 6.2. Zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdów kolejowych

Rok 2020 r. był rokiem wdrożenia IV pakietu kolejowego. W związku z powyższym zezwolenia dla pojazdów kolejowych wydawane przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego były wydawane zarówno zgodnie z dyrektywą 2008/57/WE, jak i dyrektywą 2016/797. Datą przejściową był 31 października 2020 r. Do tej daty Prezes UTK wydawał zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdu kolejowego, natomiast od wejścia w życie IV pakietu kolejowego są to zezwolenia na wprowadzenie do obrotu pojazdu kolejowego.

W sumie w 2020 r. Prezes UTK wydał 444 zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji dla pojazdów. Szczegółowe informacje o wydanych zezwoleniach zebrano w tabeli.

**Tab. 13. Zestawienie zezwoleń dla pojazdów wydanych przed 31 października 2020 r.**

Lp.	Rodzaj dokumentu	Informacja o pojazdach i wnioskodawcy
1.	4 pierwsze zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji dla pojazdów zgodnych z TSI	<ul style="list-style-type: none"> <li>lokomotywy elektrycznej typu E4DCU "Griffin (wnioskodawca: NEWAG S.A.)</li> <li>elektrycznego zespołu trakcyjnego typu Flirt 3 serii ER160 (wnioskodawca: Stadler S.A.)</li> <li>4-osowego wagonu platformy typu 461Z (wnioskodawca: Tabor Dębica sp. z o. o.)</li> <li>bimodalnego zespołu trakcyjnego typu 36WEhd (wnioskodawca: NEWAG S.A.)</li> </ul>
2.	1 dodatkowe zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji dla pojazdu kolejowego zgodnego z TSI	<ul style="list-style-type: none"> <li>lokomotywa typu X4-E-Loco-AB (wnioskodawca: Siemens Mobility GmbH)</li> </ul>
3.	29 pierwszych zezwoleń dla pojazdów niezgodnych z TSI	<ul style="list-style-type: none"> <li>wózka motorowego typu WM-15A w odmianie po modernizacji WM-15A/D0.1 (wnioskodawca: DOLKOM Sp. z o.o.)</li> <li>żurawia kolejowego typu GS 40.08T (wnioskodawca: TRACK TEC S.A.)</li> <li>koparki szynowo-drogowa A922 Rail Litronic (wnioskodawca: Liebherr Polska sp. z o.o.)</li> <li>zmodernizowanego wagonu pasażerskiego typu 141A-20 (wnioskodawca: Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz S.A.)</li> <li>zgarniarki tłuczni typy ZTU-300.01 (wnioskodawca: ZPS sp. z o. o.)</li> <li>lokomotywy spalinowa typy T448.P (wnioskodawca: DB Cargo Polska S.A.)</li> <li>lokomotywy typy BR231 (wnioskodawca: Contero sp. z o.o. sp. k.);</li> <li>autobusu szynowego typy SN84 (wnioskodawca: SKPL Cargo sp. z o.o.);</li> <li>pojazdu szynowo-drogowy typy ZDS COPMA V4 (wnioskodawca: Copma Polska sp. z o.o.)</li> <li>modernizowanego wagonu restauracyjnego typy 406A-40 (wnioskodawca: H. Cegielski – Fabryka Pojazdów Szynowych sp. z o.o.)</li> <li>profilarki podsypki typy PP-300.02 (wnioskodawca: ZPS sp. z o. o.)</li> <li>lokomotywy spalinowej typy BR233 (wnioskodawca: WAGON-RENT Mirosław Maszoński)</li> <li>samojezdnej podbijarki torowa typy STOPFEXPRESS 09-3X NG DYNAMIC</li> </ul>



		<p>(wnioskodawca: Plasser &amp; Theurer Export von Bahnbaumaschinen GmbH)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• lokomotywy spalinowa typu T448.P (wnioskodawca: Industrial Division sp. z o.o.)</li> <li>• lokomotywy elektrycznej typu 77E (wnioskodawca: Industrial Division sp. z o.o.)</li> <li>• lokomotywy spalinowej typu 6Dh-1 (wnioskodawca: Tabor Dębica sp. z o.o.)</li> <li>• wagonu samowyładowczego z uchylnym dachem typu PT-WAP/M (wnioskodawca: Pol-Miedź TRANS sp. z o.o.)</li> <li>• wagonu pasażerskiego typu 111A-30 (wnioskodawca: Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz S.A.)</li> <li>• lokomotywy typu E31 (wnioskodawca: Industrial Division sp. z o.o.)</li> <li>• lokomotywy spalinowej typu TEM2 (wnioskodawca: Industrial Division sp. z o.o.)</li> <li>• lokomotywy elektrycznej typu 4E (wnioskodawca: Industrial Division sp. z o.o.)</li> <li>• lokomotywy spalinowej typu BR232(Z) (wnioskodawca: Industrial Division sp. z o.o.)</li> <li>• lokomotywy spalinowej typu BR232(Ś) (wnioskodawca: Industrial Division sp. z o.o.)</li> <li>• lokomotywy typu 201Eo (wnioskodawca: Industrial Division sp. z o.o.)</li> <li>• elektrycznego zespołu trakcyjnego typu 14WE (wnioskodawca: Industrial Division sp. z o.o.)</li> <li>• lokomotywy spalinowej typu S200 (wnioskodawca: Industrial Division sp. z o.o.)</li> <li>• lokomotywy spalinowej typu M62 (wnioskodawca: Industrial Division sp. z o.o.)</li> <li>• lokomotywy spalinowej typu SM42 (wnioskodawca: Industrial Division sp. z o.o.)</li> <li>• lokomotywy elektrycznej typu 59E (wnioskodawca: Industrial Division sp. z o.o.)</li> </ul>
4.	5 dodatkowych zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji dla pojazdu kolejowego niezgodnego z TSI	<ul style="list-style-type: none"> <li>• podbijarka uniwersalna typu UNIMAT 08-475 4S (wnioskodawca: Schweerbau GmbH);</li> <li>• lokomotywa elektryczna typu ES64U4 wariant D (wnioskodawca: Siemens Mobility GmbH);</li> <li>• podbijarka torowa typu CSM 09-32 (wnioskodawca: SBM sp. z o.o. sp. k.);</li> <li>• profilarka tłucznia typu SSP 110 (wnioskodawca: Schweerbau GmbH);</li> <li>• pojazd szynowo-drogowy Unimog typu U423 (wnioskodawca: PKP Intercity S.A.);</li> </ul>
5.	200 zezwoleń dla kolejnych pojazdów zgodnych z TSI zgodnych z dopuszczonym typem	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 44 zezwolenia dla wagonów platform typu GR.80.00.00.00 (wnioskodawca: Gök Yapı San. Tic. A.Ş.)</li> <li>• 1 zezwolenie dla elektrycznego zespołu trakcyjnego 45WE (wnioskodawca: NEWAG S.A.)</li> <li>• 5 zezwoleń dla lokomotyw typu E6ACTadb (wnioskodawca: NEWAG S.A.)</li> <li>• 4 zezwolenia dla elektrycznych zespołów trakcyjnych typu 48 WE (wnioskodawca: Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz S.A.)</li> <li>• 9 zezwoleń dla lokomotyw typu E6ACTab (wnioskodawca: NEWAG S.A.)</li> <li>• 43 zezwoleń dla lokomotyw typu X4-E-LoCo-A (wnioskodawca: Siemens Mobility GmbH)</li> <li>• 17 zezwoleń dla lokomotyw typu E186 (wnioskodawca: Bombardier Transportation GmbH)</li> <li>• 7 zezwoleń dla lokomotyw typu 111Ed-20 (wnioskodawca: Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz S.A.)</li> <li>• 29 zezwoleń lokomotyw typu E4DCU „Griffin” (wnioskodawca: NEWAG S.A.)</li> <li>• 2 zezwolenia dla elektrycznych zespołów trakcyjnych typu 21WEa (wnioskodawca: Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz S.A.)</li> <li>• 7 zezwoleń dla wagonów typu 629Z (wnioskodawca: Europejskie Konsorcjum Kolejowe WAGON sp. z o.o.)</li> <li>• 15 zezwoleń dla elektrycznych zespołów trakcyjnych typu Flirt 3 ER160 (wnioskodawca: Stadler S.A.)</li> <li>• 2 zezwolenia dla spalinowych zespołów trakcyjnych typu 222Ma (wnioskodawca: NEWAG S.A.)</li> </ul>

		<ul style="list-style-type: none"> <li>• 8 zezwoleń dla elektrycznych zespołów trakcyjnych typu 36WEdb (wnioskodawca: NEWAG S.A.)</li> <li>• 7 zezwoleń dla bimodalnych zespołów trakcyjnych typu 36WEh (wnioskodawca: NEWAG S.A.)</li> </ul>
6.	205 zezwoleń dla kolejnych pojazdów niezgodnych z TSI zgodnych z dopuszczonym typem	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 89 zezwoleń dla wagonów pasażerskich typu 111A-20 (wnioskodawca: Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz S.A.)</li> <li>• 2 zezwolenia dla lokomotyw typu BR232 (wnioskodawca: F.H.U. „ORION Kolej” Krzysztof Warchoł)</li> <li>• 2 zezwolenia dla lokomotyw typu BR232 (wnioskodawca: P.H.U. "KRIS-MAX" Krzysztof Jankowski)</li> <li>• 9 zezwoleń dla lokomotyw typu ST44M62Ko (wnioskodawca: Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz S.A.)</li> <li>• 13 zezwoleń dla drezyn hydraulicznych typu DH-350.11 (wnioskodawca: ZPS sp. z o.o.)</li> <li>• 2 zezwolenia dla lokomotyw typu DE6400 (wnioskodawca: DB Cargo Polska S.A.)</li> <li>• 5 zezwoleń dla lokomotyw typu 6Dg/B1 (wnioskodawca: NEWAG S.A.)</li> <li>• 1 zezwolenie dla maszyny szlifującej typu RR40MF-1 (wnioskodawca: Speno International S.A.)</li> <li>• 2 zezwolenia dla lokomotyw typu M62 (ST44) z wariantem M62 Kps (ST44s) (wnioskodawca: F.H.U. „ORION Kolej” Krzysztof Warchoł)</li> <li>• 7 zezwoleń dla lokomotyw typu 6Da (wnioskodawca: F.H.U. „ORION Kolej” Krzysztof Warchoł)</li> <li>• 21 zezwoleń dla wagonów pasażerskich typu 141A-20 (wnioskodawca: Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz S.A.)</li> <li>• 16 zezwoleń dla koparki dwudrogowej typu A 922 Rail (wnioskodawca: Liebherr Polska sp. z o. o.)</li> <li>• 1 zezwolenie dla lokomotywy typu TEM2 (wnioskodawca: F.H.U. „ORION Kolej” Krzysztof Warchoł)</li> <li>• 2 zezwolenia dla lokomotyw typu 6D (wnioskodawca: F.H.U. „ORION Kolej” Krzysztof Warchoł)</li> <li>• 1 zezwolenie dla lokomotyw 15D/A (wnioskodawca: NEWAG S.A.)</li> <li>• 5 zezwoleń dla koparek dwudrogowych typu ATLAS 1604ZW (wnioskodawca: ATLAS Poland sp. z o.o.)</li> <li>• 1 zezwolenie dla lokomotywy typu 6Dh-1 (wnioskodawca: Tabor Dębica sp. z o.o.)</li> <li>• 1 zezwolenie dla pociągu ratownictwa technicznego typu WM-15A/PRT-00 (wnioskodawca: ZPS sp. z o.o.)</li> <li>• 1 zezwolenie dla lokomotywy typu 207E (wnioskodawca: Rail Polska sp. z o.o.)</li> <li>• 2 zezwolenia dla wagonów towarowych 4-osioowych z uchylną platformą transportową dostosowanych do montażu urządzeń dźwigowych KZN 01A (wnioskodawca: Kolejowe Zakłady Nawierzchniowe „Bieżanów” sp. z o.o.)</li> <li>• 3 zezwolenia dla zgarniarek tłuczni typy ZTU-300.01 (wnioskodawca: ZPS sp. z o.o.)</li> <li>• 1 zezwolenie dla pojazdu szynowo-drogowy typu ZDS COPMA V4 (wnioskodawca: Copma Polka sp. z o.o.)</li> <li>• 9 zezwoleń dla wagonów restauracyjnych typu 406A-40 (wnioskodawca: H. Cegielski – Fabryka Pojazdów Szynowych sp. z o.o.)</li> <li>• 1 zezwolenie dla lokomotywy typu TEM2s (wnioskodawca: F.H.U. „ORION Kolej” Krzysztof Warchoł)</li> <li>• 4 zezwolenia dla pojazdów szynowo-drogowych Unimog typy U423 (wnioskodawca: PKP Intercity S.A.)</li> <li>• 2 zezwolenia dla lokomotyw typu BR233 (wnioskodawca: WAGON-RENT Mirosław Maszoński)</li> <li>• 2 zezwolenia dla autobusów szynowych typu SN84 (wnioskodawca: SKPL Cargo sp. z o.o.)</li> </ul>

Po wdrożeniu IV pakietu kolejowego Prezes UTK wydał dodatkowo 21 zezwoleń na wprowadzenie do obrotu dla łącznie 47 szt. pojazdów zgodnych z dopuszczonym typem:





- zezwolenie dla 4 szt. pojazdów szynowo-drogowego Unimog typu U423 (wnioskodawca: PKP Intercity S.A.);
- zezwolenie dla 2 szt. lokomotyw typu 6Dg/B1 (wnioskodawca: NEWAG S.A.);
- 8 zezwoleń dla łącznie 12 szt. dla wagonów pasażerskich typu 141A-20 (wnioskodawca: Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz S.A.);
- zezwolenie dla 2 szt. samojezdnych podbijarek torowych typu STOPFEXPRESS 09-3X NG DYNAMIC (wnioskodawca: Plasser & Theurer Export von Bahnbaumaschinen GmbH);
- 3 zezwolenia dla łącznie 3 szt. lokomotyw typu 111Ed-20 (wnioskodawca: Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz S.A.);
- zezwolenie dla 4 szt. elektrycznych zespołów trakcyjnych typu Flirt 3 serii ER160 (wnioskodawca: Stadler S.A.);
- 2 zezwolenia dla 2 szt. elektrycznych zespołów trakcyjnych typu 48 WE (wnioskodawca: Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz S.A.);
- zezwolenie dla łącznie 14 szt. wagonów samowyładowczych z uchylnym dachem typu PT-WAP/M (wnioskodawca: Pol-Miedź TRANS sp. z o.o.);
- zezwolenie dla lokomotywy 15D/A (wnioskodawca: NEWAG S.A.);
- zezwolenie dla 2 szt. dla lokomotyw typu E6ACTab (wnioskodawca: NEWAG S.A.);
- zezwolenie dla lokomotywy typu TEM2 (wnioskodawca: F.H.U. „ORION Kolej” Krzysztof Warchoń);
- 3 zezwolenia dla 3 szt. lokomotyw typu 6Da (wnioskodawca: F.H.U. „ORION Kolej” Krzysztof Warchoń).

Należy podkreślić, że przed wdrożeniem IV pakietu kolejowego jedno zezwolenie dotyczyło tylko jednego pojazdu kolejowego, natomiast po dacie 30 października 2021 r. istnieje możliwość wydawania zezwoleń zarówno dla pojedynczego pojazdu kolejowego, jak i serii pojazdów.

W 2020 r. Prezes UTK nie wydał żadnego pierwszego ani nowego zezwolenia na wprowadzenie do obrotu dla pojazdów kolejowych, nie odrzucił też żadnego wniosku. Nie było również przypadku odnowienia lub zmiany zezwolenia.

Z powodu braku wydanych zezwoleń dla typu pojazdów kolejowego w 2020 r., Prezes Urzędu Transportu Kolejowego nie zidentyfikował żadnych problemów związanych z procedowaniem wniosków czy też spełnieniem stawianych wymagań.

### 6.3. Certyfikaty podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie

W 2020 r. wydano w sumie 17 certyfikatów dla podmiotów działających w obszarze utrzymania pojazdów kolejowych. Było to 11 certyfikatów dla podmiotów odpowiedzialnych za (z czego 7 nowych i 4 przedłużenia) i 6 w odniesieniu do funkcji utrzymania (z czego 5 nowych i 1 przedłużenie). Wszystkie wydawane certyfikaty obejmowały swoim zakresem wyłącznie wagony towarowe.

**Tab. 14. Zestawienie liczby wydanych certyfikatów podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie oraz certyfikatów w zakresie funkcji systemu utrzymania w latach 2016–2020**

Lp.	Rodzaj dokumentu	2016	2017	2018	2019	2020
1.	Certyfikat ECM	27	18	23	14	11
2.	Certyfikat w zakresie funkcji utrzymania	1	2	0	1	6
	<b>Suma</b>	<b>28</b>	<b>20</b>	<b>23</b>	<b>15</b>	<b>17</b>

W 2020 r. wszczęto także dwa postępowania w przedmiocie cofnięcia certyfikatu podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie. Pierwsze z nich zostało wszczęte w następstwie kontroli przeprowadzeniu od 19 maja do 1 czerwca 2020 r., w trakcie której stwierdzono m.in. następujące nieprawidłowości:

- brak wskazania podmiotu wykonującego czynności określone funkcjami rozwoju utrzymania, zarządzania utrzymaniem, przeprowadzania utrzymania w stosunku do wagonów, których dysponentem jest jeden z przewoźników;
- brak wiedzy podmiotu o liczbie i typach wagonów, dla których firma jest podmiotem odpowiedzialnym za utrzymanie;
- brak przeprowadzenia przez podmiot audytów zewnętrznych w ramach monitorowania powierzonych funkcji II, III i IV systemu zarządzania utrzymaniem (w ramach outsourcingu);
- brak nadzoru nad wystawianymi przywróceniami do eksploatacji/świadectwami sprawności technicznej przez ECM;
- brak podejmowania działań wchodzących w zakres certyfikowanego podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie ECM.

W trakcie prowadzonego postępowania podmiot przedstawiał plany naprawcze dot. funkcjonowania systemu zarządzania utrzymaniem. W chwili sporządzania niniejszego raportu postępowanie nadal jest w toku.

Drugie postępowanie w sprawie cofnięcia certyfikatu podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie zostało wszczęte z powodu nieprawidłowości stwierdzonych w trakcie kontroli przeprowadzonej jeszcze w 2019 r., a także w trakcie oględzin w toku postępowania administracyjnego przeprowadzonych w 2019 r. i 2020 r. W ramach ww. czynności stwierdzono m.in. następujące nieprawidłowości:

- brak prawidłowego nadzoru nad wyłączeniem wagonów do naprawy/przeglądu – nieprzestrzeganie założonych w DSU cykli naprawczych;
- nieprawidłowe planowanie cyklu przeglądów i napraw;
- w Rejestrze przywróceń stwierdzono 165 wagonów posiadających przeterminowane przywrócenia do eksploatacji – bez informacji o ich wyłączeniu. Stwierdzono przypadki eksploatacji wagonów bez ważnego przywrócenia do eksploatacji;
- nieopracowanie i niewdrożenie procedury zapewniającej zgłaszanie, rejestrowanie, badanie i analizowanie wypadków, incydentów, zdarzeń potencjalnie wypadkowych oraz innych niebezpiecznych zdarzeń;
- brak nadzoru nad rejestrowaniem zdarzeń kolejowych z udziałem wagonów towarowych objętych systemem zarządzania utrzymaniem przez ECM;
- niezrealizowanie wniosków zapobiegawczych po wypadkach i incydentach z udziałem taboru nadzorowanego przez ECM;
- przekazanie Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego informacji o realizacji zaleceń Państwowej Komisji Badań Wypadków Kolejowych niezgodnie ze stanem faktycznym;
- wykonanie naprawy poziomu utrzymania P5 dla wagonów bez posiadania dokumentacji systemu utrzymania (DSU);
- brak wiedzy ECM o liczbie i typach wagonów, dla których firma jest wskazana w rejestrze NVR jako ECM;
- brak rejestrowania przez podmiot ECM czynności wykonywanych przy utrzymaniu pojazdów kolejowych;
- niewykonanie wszystkich badań i pomiarów dla wagonu podczas wykonywania naprawy poziomu P5;



- brak nadzoru nad podejmowaniem odpowiednich działań po powzięciu informacji o występowaniu sytuacji wpływających na bezpieczeństwo ruchu kolejowego w zakresie wagonów, dla których podmiot ECM jest również właścicielem;
- brak nadzoru podmiotu ECM nad oznakowaniem pojazdów;
- sporządzenie dokumentacji po wykonanej modernizacji wagonu niezgodnie z przyjętą dokumentacją systemu utrzymania ECM;
- brak nadzoru podmiotu ECM w zakresie wymiany czterech zestawów kołowych monoblokowych na zestawy kołowe obręczowane;
- nieokreślenie działań pozwalających na kontrolę ryzyka w sposób systemowy dla zagrożeń, których wartość wskaźnika ryzyka przekraczała poziom akceptowalny. Nie wskazano również osób odpowiedzialnych;
- brak wskazania w strategii progów akceptowalnych dla wskaźników monitorowania, nie określono również wskaźników dla wszystkich procesów;
- brak kart działań korygujących i zapobiegawczych, brak możliwości określenia, jakie dokładnie działania zostały podjęte;
- brak przeprowadzenia oceny znaczenia zmiany dla aktualizacji DSU;
- niezapoznanie pracowników Podmiotu z najnowszą wersją dokumentacji MMS.

Postępowanie zostało zakończone decyzją z 4 grudnia 2020 r., cofającą certyfikat podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie. Następnie podmiot złożył wnioski o ponowne rozpatrzenie sprawy zakończonej ww. decyzją. W trakcie prowadzonego postępowania podmiot przedstawił plan naprawczy w zakresie funkcjonowania systemu zarządzania utrzymaniem. W chwili sporządzania niniejszego raportu postępowanie w przedmiocie ponownego rozpatrzenia sprawy jest procedowane.

#### 6.4. Licencjonowanie maszynistów

W 2020 r. wydanych zostało:

- 633 personalizowanych blankietów licencji maszynisty;
- 4 decyzje umarzające postępowanie;
- 6 decyzji przywrócenia licencji maszynisty;
- 24 wtórniki licencji.

Dokonano 320 aktualizacji licencji maszynisty, a 9 wniosków pozostawiono bez rozpoznania.

Na mocy przepisów krajowych Prezes UTK otrzymuje również informacje o orzeczeniach lekarskich maszynistów, co umożliwia bieżące monitorowanie zachowania ich ważności. W 2020 r. Prezes UTK przeanalizował 4 476 orzeczeń lekarskich. W przypadku utraty ważności badań lub negatywnego orzeczenia lekarskiego wszczynane jest postępowanie o zawieszeniu licencji maszynisty. W 2020 wydano 261 decyzji zawieszających licencje maszynisty. Dodatkowo wydano również 2 decyzje o cofnięciu licencji maszynisty. Licencje maszynisty były zawieszane z powodu niespełniania przez maszynistów wymagań zdrowotnych, natomiast cofane z powodu karalności maszynistów

Do rejestru ośrodków szkolenia i egzaminowania maszynistów i kandydatów na maszynistów wpisano w 2020 r. 6 nowych podmiotów:

- Dorota Cieślak Ośrodek Szkolenia i Doradztwa Kolejowego Wolna Droga;
- "Majkoltrans" sp. z o.o.;
- Master Inwestycje sp. z o.o. sp. Komandytowa;
- Mgc & Partner sp. z o.o.;
- Mobil Lok Servis sp. z o.o.;
- Przedsiębiorstwo Usług Kolejowych Kolprem sp. z o.o.

Zakres działalności nowych podmiotów obejmuje szkolenia i egzaminy w celu uzyskania licencji maszynisty (4 podmioty), świadectwa maszynisty (6 podmiotów) oraz prowadzenie szkoleń

i sprawdzianów wiedzy i umiejętności dla maszynistów (również 6 podmiotów). Tylko jeden ośrodek zadeklarował chęć szkolenia i egzaminowania maszynistów z innych krajów Unii Europejskiej.

W 2020 r. żaden z podmiotów nie złożył wniosku o wykreślenie go z rejestru. W sumie na koniec 2020 r. w rejestrze ośrodków znajdowało się zatem 48 podmiotów, w tym 27 należących do przewoźników kolejowych.

W 2020 r. Prezes Urzędu Transportu Kolejowego wraz z Ministerstwem Infrastruktury prowadził prace legislacyjne w celu zmiany procedury uzyskiwania uprawnień do prowadzenia pojazdów kolejowych. Zmiana procedury obejmuje powierzenie Prezesowi UTK egzaminowania kandydatów na maszynistów ubiegających się o uzyskanie licencji maszynisty i pierwszego w życiu świadectwa maszynisty. Przyczyną wprowadzenia planowanych rozwiązań są zidentyfikowane przez Prezesa UTK problemy rynku dotyczące procesu szkolenia i egzaminowania maszynistów, kandydatów na maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe, skutkujące według Prezesa UTK obniżeniem poziomu bezpieczeństwa w transporcie kolejowym.

Wraz ze zmianami legislacyjnymi w Urzędzie Transportu Kolejowego powstaje Centrum Egzaminowania i Monitorowania Maszynistów – nowa komórka organizacyjna odpowiedzialna za przygotowanie i prowadzenie procesu egzaminowania oraz monitorowanie kompetencji maszynistów oraz posiadanych przez nich uprawnień. Centrum zostanie wyposażone w nowoczesne symulatory pojazdu kolejowego, dostosowane do wymagań normy PN-EN 16186 umożliwiające weryfikację umiejętności przyszłych maszynistów w zakresie bezpiecznego prowadzenia pojazdów kolejowych. Na potrzeby monitorowania kompetencji maszynistów zostanie utworzony specjalny system informatyczny, w którym prowadzony będzie centralny rejestr gromadzący informacje o osobach posiadających uprawnienia do prowadzenia pojazdów kolejowych. Rejestr umożliwi wymianę informacji pomiędzy podmiotami kolejowymi. Celem zmian jest również otwarcie przestrzeni do maksymalnej automatyzacji i elektronicznej wymaganym dokumentów dotyczących bezpieczeństwa transportu kolejowego.

## **6.5. Inne rodzaje działalności NSA**

W 2020 r. Prezes UTK pozytywnie rozpatrzył 25 wniosków o wydanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemów instalacji stałych (infrastruktura, energia i sterowanie – urządzenia przytorowe). Jest to ponad dwa razy więcej w stosunku do 2019 r., gdy wydanych zostało 12 zezwoleń. Dokumenty wydane przez Prezesa UTK potwierdziły interoperacyjność w obszarze podsystemu „Sterowanie – urządzenia przytorowe” na ok. 650 km linii kolejowych, w ramach podsystemu „Energia” na ok. 237 km, zaś w przypadku podsystemu „Infrastruktura” na ok. 207 km.

W 2020 r. Prezes UTK wydał m.in. zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu strukturalnego Sterowanie – urządzenie przytorowe w zakresie systemu ERTMS na linii kolejowej nr 9 Warszawa Praga – Gdańsk Główny (311 km), Gdańsk Główny – Gdynia Chylonia na linii kolejowej nr 202 (ok. 27 km), odcinek Pszczółki – Pruszcz Gdański linii kolejowej nr 260 (ok. 11 km) i odcinek Warszawa Praga – Chotomów na linii kolejowej nr 456 (ok. 14 km).

Na mocy przepisów krajowych Prezes UTK wydaje również tzw. świadectwa dopuszczenia do eksploatacji dla określonych rodzajów wyrobów kolejowych (urządzeń i budowli). Obowiązek uzyskania świadectwa dotyczy wyrobów nieuznanych za składniki interoperacyjności w rozumieniu odpowiednich TSI np. skrzyżowań torów czy napędów zwrotnicowych. Świadectwa wydawane są na czas określony, jeżeli wymagane jest przeprowadzenie prób danego wyrobu, lub nieokreślony, po pozytywnym zakończeniu prób. W 2020 r. wydano 34 świadectwa dla budowli (z czego 24 na czas nieokreślony) i 32 dla urządzeń (14 na czas nieokreślony).

Wydano również 12 świadectw dla pojazdów kolejowych, z czego 7 na czas nieokreślony. W przypadku taboru świadectwa wydawane są dla pojazdów historycznych lub eksploatowanych na infrastrukturze nieobjętej dyrektywą 2008/57/WE, np. infrastrukturze prywatnej czy w metrze.



## 6.6. Koordynacja i współpraca z innymi NSA

Podstawowym kanałem bieżącej współpracy UTK z innymi krajowymi organami ds. bezpieczeństwa jest zaangażowanie w posiedzenia NSA Network, czyli grupy współpracy NSA organizowanej przez Agencję. Na bieżąco realizowana jest również wymiana informacji z innymi NSA w przypadku przesyłanych zapytań lub ankiet, a także w kontekście otrzymywanych alertów bezpieczeństwa.

W 2020 r. szczególnym tematem współpracy NSA była kwestia epidemii COVID-19. Na początku marca 2020 r. Prezes UTK zorganizował spotkanie w sprawie koordynacji działań związanych z zagrożeniami wywołanymi wirusem SARS-Cov-2. Celem rozmów było zapoznanie się z procedurami bezpieczeństwa obowiązującymi w Polsce oraz państwach sąsiadujących. Ważnym elementem spotkania była także dyskusja na temat aktualizacji istniejących procedur oraz reakcji na zagrożenie wywołane COVID-19. Oprócz strony polskiej, w rozmowach uczestniczyli przedstawiciele Niemiec, Czech, Litwy, Niemiec i Słowacji, a także Ukrainy, Białorusi i Rosji.

W związku z wejściem w życie przepisów IV pakietu kolejowego Prezes UTK w 2020 r. rozpoczął także negocjacje z NSA sąsiednich krajów porozumień o współpracy. Głównym celem tych dokumentów ma być ustalenie zasad współpracy w zakresie wpisywania do wydawanych dokumentów uprawnień do ruchu do stacji granicznej w sąsiednim państwie. Negocjacje prowadzone są z Czechami, Litwą, Niemcami i Słowacją. Umożliwiły one wydanie w 2021 r. pierwszych jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa obejmujących również ruch do stacji w sąsiednich krajach. Dodatkowo porozumienia mają objąć także kwestie współpracy w ramach prowadzonego nadzoru.

Do czasu podpisania porozumień na nowych zasadach, kontynuowana jest współpraca z NSA Czech, Litwy i Węgier w obszarze nadzoru zgodnie z dotychczasowymi porozumieniami z 2015, 2016 i 2017 r. W jej ramach Prezes UTK w 2020 r., jak co roku przedłożył ww. NSA roczny raport, zawierający informacje o przewoźnikach kolejowych, posiadających certyfikat bezpieczeństwa części A wydany w Polsce oraz certyfikat bezpieczeństwa części B ważny w innych krajach Unii Europejskiej. Raporty zawierały informacje o planach i strategii nadzoru Prezesa UTK na 2020 rok, w tym o aspektach planowania nadzoru, obszarach priorytetowych oraz celach strategicznych polskiego NSA w zakresie bezpieczeństwa. Ponadto w raporcie zawarto informacje o działaniach podejmowanych przez Prezesa UTK w celu minimalizacji ryzyka w transporcie kolejowym.

W raportach przedstawiono również model nadzoru Prezesa UTK oraz oceny ryzyka dla podmiotów rynku kolejowego. W tej części opisano, w oparciu o obowiązujące regulacje prawne, jak w Polsce wygląda nadzór nad podmiotami działającymi na rynku kolejowym oraz jakie jest postępowanie w przypadku stwierdzenia nieprawidłowości w działalności podmiotu kontrolowanego. Dodatkowo przedstawiono sposób oceny ryzyka dla podmiotów rynku kolejowego, która jest sporządzana corocznie, na potrzeby planowania nadzoru. Wskazano jak przeprowadzane są wielowątkowe analizy, na podstawie których wyznaczane są obszary wymagające podjęcia właściwie ukierunkowanego nadzoru.

W drugiej, zasadniczej części raportów, przekazano informacje na temat działalności poszczególnych podmiotów, realizujących przewozy w Polsce oraz w krajach, z którymi zawarto porozumienia, a także dane o wynikach nadzoru Prezesa UTK nad wskazanymi podmiotami. Przekazane informacje dotyczyły m.in. posiadanych certyfikatów, zakresu działalności i jego zmian, pracy eksploatacyjnej, pracy przewozowej czy masy przewożonych ładunków. Dane te dotyczyły przewozów realizowanych w 2020 roku. Przedstawione zostały również analizy wyników nadzoru nad przewoźnikami za lata 2018-2019. Wśród przekazanych parametrów znalazły się: ogólny wskaźnik nieprawidłowości, ocena nieprawidłowości, model oceny poziomu systemów. Dodatkowo zobrazowano procentowy rozkład stwierdzonych nieprawidłowości w poszczególnych zakresach tematycznych oraz wskazano na przykłady stwierdzanych nieprawidłowości.

W ostatniej części przedstawiono informacje dotyczące działalności przewoźników kolejowych na terenie Litwy, Węgier i Czech. Dane te są pozyskiwane bezpośrednio od podmiotów, które posiadają certyfikaty bezpieczeństwa cz. B wydane przez inne NSA i obejmują: ocenę ryzyka w związku z prowadzeniem działalności na terenie dane kraju, plany działania i cele bezpieczeństwa, audyty wewnętrzne, analizę zdarzeń kolejowych, znaczące zmiany wprowadzane przez podmiot w związku z działalnością na terenie danego kraju.

## **6.7. Wymiana informacji NSA z przedsiębiorstwami**

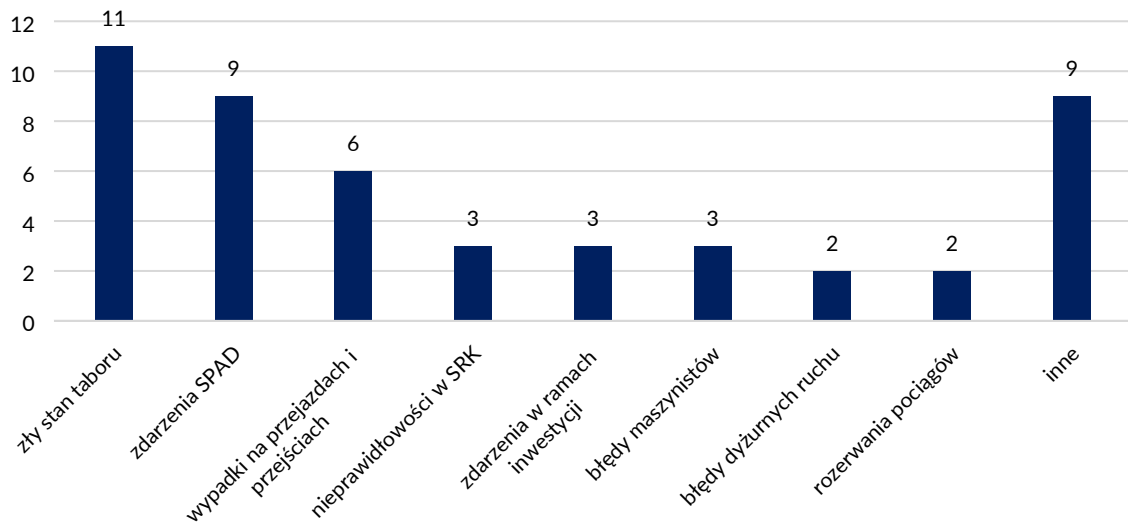
Z inicjatywy Prezesa UTK w 2014 r. został powołany Zespół ds. monitorowania bezpieczeństwa. Celem jego funkcjonowania jest monitorowanie poziomu bezpieczeństwa krajowego sektora kolejowego, identyfikowanie niepokojących zjawisk i trendów, a następnie oddziaływanie na rynek w celu ich ograniczenia. Zespół służy również jako forum wymiany dobrych praktyk pomiędzy podmiotami działającymi na rynku.

Mimo sytuacji związanej z epidemią COVID-19 w 2020 r. przeprowadzonych zostało 6 spotkań Zespołu. Po pierwszym posiedzeniu jeszcze w formule stacjonarnej na początku roku, Zespół przeszedł w tryb spotkań zdalnych, który kontynuowany był przez pozostałą część roku.

Dwa pierwsze spotkania Zespołu, które odbyły się w styczniu i maju 2020 r., dotyczyły zdarzeń związanych z przejechaniem obok semafora wskazującego sygnału „Stój” lub niezatrzymaniem się w wyznaczonym miejscu (tzw. zdarzenia SPAD). Były to indywidualne spotkania z przewoźnikami, u których zaobserwowano w ostatnim czasie negatywny trend wzrostu tego rodzaju zdarzeń. W lipcu 2020 r. odbyło się spotkanie Zespołu z trzema przewoźnikami dotyczące problemu wymiany kół i tarcz hamulcowych na niezgodne z pierwotną dokumentacją producenta pojazdów. W październiku 2020 r. Zespół zebrał się, aby przeanalizować postępy w procesie modernizacji ram wózków stosowanych w niektórych typach pojazdów. W grudniu 2020 r. odbyły się dwa spotkania. Pierwsze poświęcone było problematyce kolizji pociągów ze zwierzętami, zaś drugie dotyczyło wypadków z udziałem maszynistów z krótkim stażem pracy. Problem ten został zdiagnozowany m.in. na podstawie analizy danych o zdarzeniach SPAD.

W sumie od powołania w 2014 r. Zespół spotkał się 48 razy. Najczęściej zajmował się zagadnieniami związanymi ze złym stanem technicznym taboru kolejowego, w tym nieprawidłowościami w procesie jego utrzymania (11 spotkań). Problematyka zdarzeń SPAD była tematem 9 spotkań, zaś 6 razy Zespół spotykał się, aby analizować kwestię bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach. Każdorazowo wnioski płynące z dyskusji i wymiany doświadczeń w ramach Zespołu są wykorzystywane w bieżącej działalności Prezesa UTK, w tym również do sporządzenia raportów i sprawozdań. Udział w posiedzeniach Zespołu daje także inspirację dla podmiotów do podejmowania działań poprawiających bezpieczeństwo systemu kolejowego.

### **Rys. 22. Tematyka spotkań Zespołu ds. monitorowania bezpieczeństwa w latach 2014-2020**



Oprócz spotkań Zespołu, sprawdzonym kanałem kontaktu Prezesa UTK z przedsiębiorstwami są spotkania organizowane pod hasłem „Piątki z UTK”. W co drugi piątek miesiąca podczas zorganizowanych spotkań eksperci UTK, zarówno z centrali, jak i z poszczególnych oddziałów terenowych, odpowiadają na pytania dotyczące m.in. bezpieczeństwa ruchu kolejowego. „Piątki z UTK” to doskonała okazja do rozwiania wszelkich wątpliwości, zarówno natury merytorycznej, jak i formalnoprawnej. Na spotkania można zapisywać się poprzez formularz umieszczony na stronie internetowej.

Pandemia wymusiła zmianę formuły spotkań w ramach „Piątków z UTK”. Wszystkie zostały przeprowadzone zdalnie z wykorzystaniem komunikatorów internetowych. Forma ta została dobrze przyjęta przez rynek i doskonale wpisała się w jego oczekiwania, o czym świadczy ponad dwukrotny wzrost liczby spotkań. Zorganizowano ich aż 52, przy czym w 2019 r. było ich 20. Zdalna formuła znacznie uprościła organizację spotkań, które nie wymagają już dojazdu uczestników nierzadko z odległych części kraju.

Dodatkowym kanałem kontaktu Prezesa UTK z przedsiębiorstwami są szkolenia organizowane w ramach projektu Akademii Bezpieczeństwa Kolejowego. W ich trakcie podmioty mogą zadawać pytania związane z tematyką szkolenia. Więcej informacji o działaniach edukacyjnych Prezesa UTK można znaleźć w rozdziale 3.2.4.

Nadzór







## 7. Nadzór

### 7.1. Strategia, plan i procedury nadzoru

Biorąc pod uwagę wytyczne wynikające z rozporządzenia nr 2018/761 oraz potrzebę racjonalnego przygotowania i przeprowadzenia działań nadzorczych, Prezes UTK opracowuje Strategię i Plan Nadzoru na dany rok. Dokumenty te przygotowywane są m.in. na podstawie wytycznych Agencji Kolejowej Unii Europejskiej, w tym przede wszystkim tych wynikających z „Przewodnika dotyczącego nadzoru”. Ich struktura określana jest więc zgodnie z Załącznikiem I do przedmiotowego przewodnika, uwzględniając jednak w dalszym ciągu specyfikę polskiego rynku kolejowego.

Plan Nadzoru Prezesa UTK w kontekście czasowym należy określić jako średnioterminowy (czas trwania – jeden rok). Aby rozpocząć proces planowania ważne jest określenie celu lub celów, do których organizacja będzie dążyć, poprzez realizację opracowanych założeń. W tym przypadku głównym celem jest podnoszenie poziomu bezpieczeństwa systemu kolejowego oraz ograniczanie nieprawidłowości w poszczególnych jego obszarach. Aby zrealizować to założenie planowane są działania nadzorcze, które pozwalają na identyfikację naruszeń i zagrożeń oraz podjęcie działań naprawczych. Zaplanowanie i realizacja tych zadań wymaga również szczegółowej analizy możliwości i posiadanych środków. Na podstawie przyjętych zmiennych możliwe jest wyliczenie szczegółowego potencjału i przeliczenie go na realizację założonych celów.

Proces planowania działań nadzorczych na 2020 r. został podzielony na 3 etapy:

1. Określenie posiadanych zasobów
2. I etap planowania – działania stałe
3. II etap planowania – działania o zmiennej wartości

Punktem wyjścia do procesu planowania jest określenie posiadanych zasobów. W tym kontekście istotny jest fakt, że działania wskazane w Planie Nadzoru Prezesa UTK realizowane są przez Oddziały Terenowe UTK, z których każdy posiada odmienną właściwość i charakterystykę miejscową. Wpływa to na pierwotne obciążenie oddziałów zadaniami o charakterze dodatkowym. Przygotowując plan konieczne jest zapewnienie odpowiedniej rezerwy czasowej na podejmowanie dodatkowych działań, tak aby nie kolidowały one z przyjętym planem rocznym. Rozkład działań dodatkowych jest odmienny w przypadku każdego z Oddziałów Terenowych. Głównymi mierzalnymi zmiennymi wpływającymi na wielkość tej wartości jest liczba zdarzeń kolejowych oraz zgłoszeń w zakresie bezpieczeństwa ruchu kolejowego dedykowanych dla obszaru właściwego Oddziału. Dzięki planowaniu opartemu o charakterystykę Oddziałów, możliwe jest różnicowanie zakładanych dla nich zadań, przy jednoczesnym zachowaniu właściwych proporcji liczby działań i posiadanego potencjału pracowniczego.

Po określeniu zasobów następuje proces planowania, podzielony na dwa etapy. W pierwszej kolejności rozplanowywane są działania o charakterze stałym, których realizacja wynika z uwarunkowań prawnych. Przykładami takich działań są m.in. coroczne audyty podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie czy działania nadzorcze dotyczące przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury, którym w ciągu roku wygasa posiadany dotychczas certyfikat lub autoryzacja bezpieczeństwa. W dalszej kolejności rozpoczyna się planowanie działań o zmiennym charakterze.

Podstawą do opracowania właściwie ukierunkowanych planów w zakresie nadzoru jest zgromadzenie ogólnej wiedzy na temat ryzyka związanego z systemem kolejowym oraz na temat tego, które ryzyka są najbardziej znaczące. Kluczowe jest więc pozyskanie informacji z wielu źródeł, aby móc zestawiać krzyżowo informacje i unikać opierania się na jednym zestawie danych, a po dokonaniu właściwych wyliczeń przekształcić je w wytyczne wspierające decyzje dotyczące nadzoru. Do zestawów danych lub źródeł informacji o szczególnym znaczeniu należą m.in. dane dotyczące wypadków lub

incydentów, wyniki przeprowadzanych dotychczas działań nadzorczych czy wyniki opracowanych modeli ryzyka. Do opracowania Strategii i Planu nadzoru wykorzystano również informacje zawarte w skargach na działalność podmiotów kierowanych do Prezesa UTK, dane w zakresie prowadzonych postępowań administracyjnych oraz ocenę funkcjonowania rynku kolejowego w Polsce.

Dane te są następnie analizowane w kontekście przedmiotowym (obszarów tematycznych poddawanych nadzorowi przez Prezesa UTK) oraz podmiotowym (działalności konkretnego przedsiębiorstwa). W celu uzyskania bardziej obiektywnych danych przeprowadzana jest ocena nieprawidłowości pod kątem wpływu na bezpieczeństwo, w efekcie której poszczególnym nieprawidłowościom przypisane są odpowiednie wagi.

Wybierając obszary priorytetowe nadzoru Prezesa UTK stosowane są następujące kryteria decyzyjne:

- wartość wskaźnika nieprawidłowości;
- zmiana wskaźnika nieprawidłowości w stosunku do roku poprzedzającego;
- zmiana liczby zdarzeń kolejowych w stosunku do roku poprzedzającego.

Wyciągnięte wnioski dały podstawę do wskazania priorytetów nadzoru na 2020 r. w 21 następujących obszarach:

1. Funkcjonowanie Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem;
2. Funkcjonowanie Systemu Zarządzania Utrzymaniem;
3. Stan techniczny i proces utrzymania infrastruktury kolejowej i przyległych gruntów, w tym obiektów inżynierskich;
4. Stan techniczny, proces utrzymania i klasyfikacji skrzyżowań linii kolejowych z drogami;
5. Stan techniczny i proces utrzymania urządzeń sterowania ruchem kolejowym;
6. Stan techniczny i proces utrzymania sieci trakcyjnej;
7. Funkcjonowanie ratownictwa technicznego zarządców infrastruktury;
8. Stan techniczny i proces utrzymania urządzeń detekcji stanów awaryjnych taboru DSAT;
9. Prowadzenie ruchu kolejowego;
10. Bezpieczeństwo prowadzenia prac inwestycyjnych;
11. Bezpieczeństwo eksploatacji bocznic kolejowych;
12. Przygotowanie i realizacja procesu przewozowego, w tym przygotowanie pociągów do jazdy;
13. Stan techniczny i proces utrzymania pojazdów kolejowych;
14. Proces przewozu koleją towarów niebezpiecznych;
15. Spełnienie warunków wydania świadectwa bezpieczeństwa przez przewoźników kolejowych zwolnionych z obowiązku posiadania certyfikatów;
16. Spełnienie warunków wydania świadectwa bezpieczeństwa przez zarządców kolejowych zwolnionych z obowiązku posiadania autoryzacji;
17. Kwalifikacje pracowników związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego;
18. Czas pracy maszynistów, w tym składanie i przekazywanie do Prezesa UTK oświadczeń maszynistów;
19. Spełnienie warunków wydania licencji przewoźnikowi kolejowemu;
20. Funkcjonowanie ośrodków szkolenia wpisanych na listę podmiotów uprawnionych do szkolenia i egzaminowania osób ubiegających się o licencję i świadectwo maszynisty.
21. Postępowania prowadzone przez komisje kolejowe.



Warto wskazać, że prowadzone analizy zdarzeń kolejowych wskazują na znaczący udział zdarzeń na przejazdach kolejowo- drogowych i przejściach w stosunku do wszystkich zdarzeń, do których dochodzi na liniach kolejowych. Wnioski te zgodne są również z faktem, że CST 3.1. ryzyko dla użytkowników przejazdów od lat pozostaje na jednym z najwyższych poziomów w stosunku do wszystkich pozostałych wskaźników. Mając to na uwadze, na przestrzeni ostatnich lat to właśnie bezpieczeństwo na przejazdach kolejowo-drogowych stanowi jeden z głównych priorytetów Prezesa UTK, w tym również w kontekście działań nadzorczych.

Na podstawie analiz dotyczących poszczególnych podmiotów następnie wybierane są przedsiębiorstwa, wobec których w pierwszej kolejności realizowane są działania nadzorcze. Plan nadzoru zawiera również indywidualne oceny ryzyka dla certyfikowanych przewoźników kolejowych, zarządców infrastruktury kolejowej oraz podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie wagonów towarowych.

Po etapie planowania, finalizowanym w grudniu poprzedzającego roku, z początkiem nowego roku rozpoczyna się faktyczna realizacja planu. Kluczową rolę w tym kontekście odgrywa bieżące monitorowanie, które odbywa się przy wykorzystaniu wdrożonego rozwiązania informatycznego – aplikacji Kolejowe e-bezpieczeństwo. Aplikacja ta umożliwia generowanie aktualnych statystyk dotyczących realizacji planu nadzoru. Korzystanie z niej pozwala na śledzenie postępów w realizacji planu nadzoru oraz podejmowanie działań zaradczych w przypadku ewentualnych odchyłeń czy opóźnień, a także ich ewentualne uwzględnienie w planie nadzoru na rok następny.

Warto podkreślić, że przyjęte zasady monitorowania okazały się szczególnie istotne podczas wprowadzonego stanu epidemii. Ogłoszenie na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej w okresie od 20 marca 2020 r. do odwołania stanu epidemii w związku z zakażeniami wirusem SARS-CoV-2 (na podstawie przepisów rozporządzenia Ministra Zdrowia z dnia 20 marca 2020 r.), a także przejście w tryb pracy zdalnej wymuszonej potrzebą minimalizacji możliwości rozprzestrzeniania się koronawirusa, zasadniczo wpłynęły na możliwość realizacji Planu nadzoru Prezesa UTK. Wprawdzie wystąpienie nadzwyczajnych okoliczności związanych z pandemią COVID-19 nie spowodowało automatycznego wstrzymania wykonywania działań nadzorczych, niemniej jednak utrudniło wykonywanie ich w terenie w sposób planowy.

Sytuacja uległa poprawie dopiero w maju i czerwcu. Kolejne etapy „odmrażania” gospodarki i luzowania obostrzeń oraz przepisy regulujące przeprowadzanie kontroli w formie zdalnej, korzystnie wpłynęły na stan realizacji Planu nadzoru. Z uwagi jednak na gwałtowny wzrost liczby osób zakażonych w II połowie roku, w okresie od 3 listopada 2020 r. do 4 grudnia 2020 r. polecono pracownikom urzędu wykonywanie pracy zdalnej. Polecenie pracy zdalnej zostało następnie wydłużone do 27 grudnia 2020 r. Ten stan rzeczy uniemożliwił wykonanie części kontroli, które z uwagi na swój charakter nie mogły być wykonane w formie zdalnej. Powyższy stan rzeczy wymusił wprowadzenie korekty do Planu nadzoru na 2020 r., aby uwzględnić wpływ stanu epidemii i ograniczeń stąd wynikających.

Odnosząc się do kwestii kryteriów decyzji podejmowanych przez Prezesa UTK, należy podkreślić, że przebieg kontroli reguluje rozporządzenie w sprawie kontroli oraz Prawo przedsiębiorców. W trakcie 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 kontroli przeprowadzonej przez Prezesa UTK zawarte są w protokole kontroli. W terminie 14 dni od otrzymania tego dokumentu od podmiotu kontrolowanego (w zależności od okoliczności danej sprawy jest on podpisany lub niepodpisany przez kierownika jednostki kontrolowanej), Prezes UTK przekazuje mu wystąpienie pokontrolne w postaci papierowej lub elektronicznej. Zgodnie z § 11

ust. 2 rozporządzenia w sprawie kontroli wystąpienie pokontrolne zawiera ocenę kontrolowanej działalności wynikającą z ustaleń zawartych w protokole kontroli.

Kontrolowany podmiot ma prawo, przed podpisaniem protokołu kontroli, zgłosić umotywowane zastrzeżenia do ustaleń zawartych w protokole kontroli. Zastrzeżenia zgłasza się w postaci papierowej albo elektronicznej w terminie 14 dni od dnia otrzymania protokołu kontroli. W przypadku zgłoszenia zastrzeżeń kontrolujący niezwłocznie dokonuje ich analizy i w miarę potrzeby podejmuje dodatkowe czynności kontrolne w zakresie zgłoszonych zastrzeżeń, w terminie 14 dni od dnia ich otrzymania, a w przypadku stwierdzenia ich zasadności dokonuje zmiany lub uzupełnienia odpowiedniej części protokołu kontroli w formie aneksu do protokołu. W przypadku nieuwzględnienia zastrzeżeń w całości lub w części kontrolujący przekazuje, w terminie 14 dni od dnia otrzymania zastrzeżeń lub zakończenia dodatkowych czynności kontrolnych, swoje stanowisko zgłaszającemu zastrzeżenia w postaci papierowej albo elektronicznej.

W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości w wystąpieniu pokontrolnym wskazuje się przepisy, które zostały naruszone oraz zamieszcza się uwagi i wnioski w sprawie ich usunięcia we wskazanym terminie. W praktyce przybiera to formę zobowiązania jednostki kontrolowanej do udzielenia pisemnych informacji oraz przedłożenia stosownych dowodów na realizację zaleceń pokontrolnych w określonym czasie. Kontrolowany jest więc zobligowany na podstawie wystąpienia pokontrolnego do przywrócenia stanu zgodnego z prawem, a także do podjęcia odpowiednich działań, zgodnie z posiadanym Systemem Zarządzania Bezpieczeństwem, które będą miały na celu nadzór nad poziomem ryzyka związanego z prowadzeniem działalności. Na podmiocie kontrolowanym ciąży zatem nie tylko obowiązek usunięcia konkretnych stwierdzonych nieprawidłowości, ale także obowiązek przeprowadzenia odpowiedniej analizy oraz podjęcia stosownych działań mających zagwarantować, iż podobne nieprawidłowości nie wystąpią w przyszłości.

Prezes UTK prowadzi również czynności sprawdzające na gruncie. Poprzez takie działania należy rozumieć wszelkiego rodzaju oględziny prowadzone na obszarze kolejowym, przy czym wstęp na ten obszar nie odbywa się w oparciu o artykuł 15 ustawy o transporcie kolejowym. Są to czynności mające na celu przykładowo weryfikację przestrzegania praw pasażerów, prowadzone m.in. na dworcach kolejowych, czy w części pasażerskiej pociągów, czyli na obszarze kolejowym ogólnodostępnym dla użytkowników transportu kolejowego. Z kolei wezwania do udzielenia informacji, wystąpienia kierowane do podmiotów w sprawach związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego, jak również postępowania weryfikacyjne odnoszące się do kwestii czasu pracy maszynistów zalicza się do działań prowadzonych w trybie pisemnym.

Oględziny w toku postępowania administracyjnego poprzedzone są stosownym zawiadomieniem podmiotu o miejscu i terminie ich przeprowadzenia. Dowód z oględzin dokonywany jest przez upoważnionych pracowników Urzędu Transportu Kolejowego, właściwych dla miejsca występowania przedmiotu wymagającego oględzin. Czynności te polegają na weryfikacji oświadczeń złożonych przez stronę w trakcie toczącego się postępowania administracyjnego bądź wyjaśnieniu jakichkolwiek wątpliwości powstałych w jego trakcie.

W tym miejscu warto wskazać, że Prezes UTK w toku działalności nadzorczej stosuje zasadę spójności, co oznacza przyjęcie podobnego podejścia w podobnych okolicznościach, tak aby osiągnąć podobne cele. Działania podejmowane przez Prezesa UTK podejmowane są w sposób usystematyzowany i ukierunkowany na aspekty stanowiące najistotniejsze kwestie dla weryfikowanych zagadnień, wraz z nakreśleniem oczekiwanego poziomu szczegółowości prowadzonych czynności nadzorczych. Realizując zasadę spójności w praktyce Prezes UTK m.in. stosuje model oceny poziomu systemów (MOPS) opracowany przez Agencję Kolejową Unii Europejskiej, stosuje opracowane procedury, listy kontrolne, instrukcje i wytyczne regulujące wykonywanie działań nadzorczych, dokonuje oceny wagi nieprawidłowości w oparciu o opracowaną



instrukcję oraz udostępnia na stronie internetowej oficjalne stanowiska dotyczące zagadnień problemowych.

W 2020 r. zmiany w obszarze uregulowań prawnych dotyczących nadzoru dotyczyły wspomnianego już wprowadzenia możliwości realizacji działań kontrolnych w formie zdalnej. Na sposób realizacji kontroli wpłynęły również zmiany związane z wejściem w życie IV pakietu kolejowego, dotyczące m.in. rozporządzenia nr 2019/779.

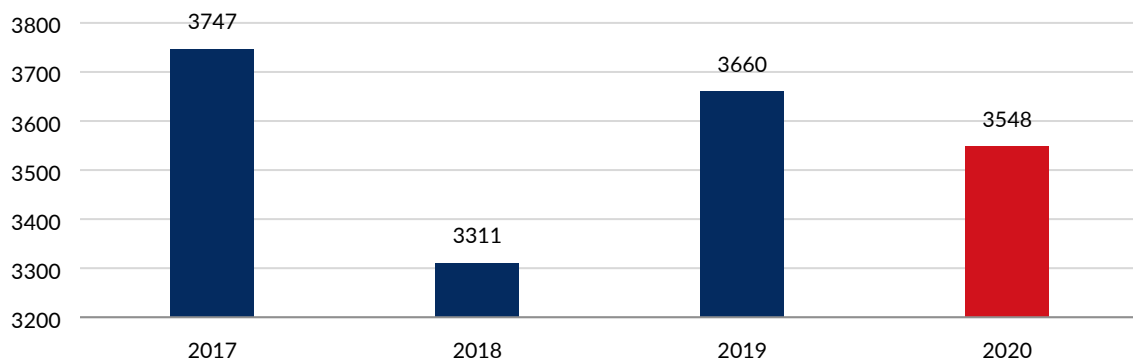
## 7.2. Wyniki procesu nadzoru

W 2020 r. Prezes UTK przeprowadził 1 850 działań nadzorczych, z czego prawie 57% stanowiły kontrole. Pozostałe działania obejmowały: czynności sprawdzające na gruncie 8% oraz oględziny w toku postępowania administracyjnego – 0,05%. Czynności sprawdzające w formie pisemnej stanowiły ponad 35% wszystkich działań nadzorczych przeprowadzonych w 2020 r.

W roku 2020 nastąpił około 10% spadek liczby przeprowadzanych kontroli, na rzecz czynności pisemnych (35,14%) oraz czynności na gruncie (8,16%). Taki stan związany jest przede wszystkim z sytuacją epidemiczną w 2020 roku, która spowodowała m.in. konieczność weryfikacji znaczącej części zgłoszeń w zakresie bezpieczeństwa ruchu kolejowego w formie pisemnej, bez obecności na gruncie lub obrania formy weryfikacji w terenie o mniej skomplikowanym charakterze formalnym. W dalszym ciągu jednak kontrole stanowią ponad 50% działań, co z kolei wynika w dużej mierze z ustaleń planu nadzoru, który zakłada realizację wskazanych tam założeń właśnie w formie kontroli.

Wyniki procesu nadzoru najlepiej obrazuje liczba stwierdzanych nieprawidłowości. Wartość ta świadczy m.in. o występujących w przedsiębiorstwach kolejowych naruszeniach obowiązujących przepisów prawa, a w przypadku ich powtarzalnego charakteru, o występującym w danym obszarze zwiększonym ryzyku wystąpienia zagrożenia.

**Rys. 23. Liczba stwierdzonych nieprawidłowości w latach 2017-2020**



Tworząc ocenę bezpieczeństwa rynku kolejowego nie można jednak opierać się na wskazanych danych jako wartościach niezależnych, gdyż liczba przeprowadzonych działań w sposób bezpośredni wpływa na liczbę stwierdzanych nieprawidłowości. W związku z tym konieczne jest przyjęcie wartości, która pozwoli na uśrednienie i wyważenie takiej oceny, a także umożliwi porównanie tych danych na przestrzeni kolejnych lat. W tym celu opracowany został model wskaźnika bezpieczeństwa, który wyliczany jest według następującego wzoru:

$$W_n = \frac{\sum L_n}{L_D}$$

gdzie:

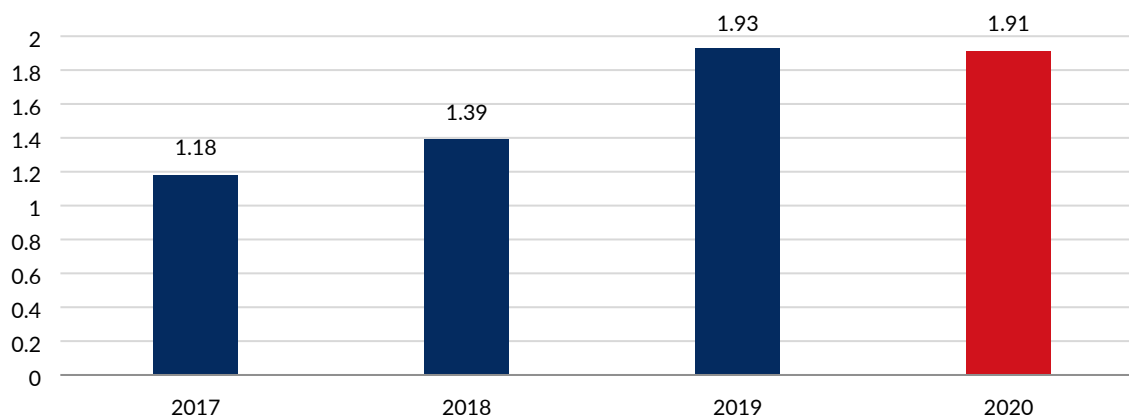
$W_n$  – wskaźnik nieprawidłowości;

$\Sigma L_n$  – liczba nieprawidłowości stwierdzona podczas działań nadzorczych;

$L_D$  – liczba działań nadzorczych w badanym okresie.

Przyjęcie takiego wskaźnika, na który składają się podstawowe informacje w zakresie prowadzonych działań nadzorczych, pozwala na adekwatne porównanie ze sobą zbiorów danych, obejmujących niejednorodne okresy sprawozdawcze. Przyjmując wskazaną powyżej metodę otrzymano informację wskazującą na średnią liczbę nieprawidłowości, stwierdzaną w trakcie jednego działania nadzorczego.

**Rys. 24. Wskaźnik nieprawidłowości za lata 2017-2020**



Wskaźnik nieprawidłowości wyliczony za lata 2017-2019 wskazuje na progresję tej wartości w analizowanym wykresie. Jedynie w roku 2020 jego wartość utrzymała się na zbliżonym poziomie, jak w roku poprzednim. Analizując zmiany w zakresie wartości wskaźnika nieprawidłowości na przestrzeni ostatnich czterech lat podkreślić należy, że w 2017 r. osiągnął on wartość na poziomie 1,18, rok później wzrósł o 18% do poziomu 1,39. W pozostałych latach dane te kształtowały się w następujący sposób: 2019 r. – 1,39 (wzrost o blisko 39% w porównaniu do 2018 r.), 2020 r. – 1,91 (spadek o około 1% w porównaniu do 2019 r.).

Ustalenia poczynione w trakcie działań kontrolnych mogą również stanowić przesłanki do wszczęcia postępowania administracyjnego. Jest ono co do zasady wszczynane, 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. Procedowane są również postępowania administracyjne wszczynane na wniosek zainteresowanych stron, m.in. odwołania od decyzji wydanych na podstawie wyników kontroli, wnioski o zmianę terminu usunięcia nieprawidłowości nakazanego w decyzji administracyjnej, wnioski o przedłużenie terminu postępowania komisji kolejowej.

W 2020 r. Prezes UTK wydał decyzje w 826 postępowaniach administracyjnych. Najwięcej spraw dotyczyło kwestii przedłużenia postępowania komisji kolejowej. W 2020 r. rozstrzygnięto 363 sprawy w tej materii. Drugą najliczniejszą grupą tematyczną decyzji administracyjnych wydawanych



w związku z prowadzonymi działaniami nadzorczymi są wyłączenia lub ograniczenia eksploatacji pojazdu kolejowego. W tym zakresie wydano 322 decyzje administracyjnych. W podziale na poszczególne rodzaje pojazdów liczba wydanych decyzji wyniosła:

- dla wagonów pasażerskich - 183;
- dla wagonów towarowych - 22;
- dla elektrycznych i spalinowych zespołów trakcyjnych – 105;
- dla lokomotyw – 10;
- dla innych rodzajów pojazdów (np. wózek motorowy, pojazd szynowo-drogowy) – 2.

W wyniku postępowań prowadzonych w sprawie stwierdzenia naruszeń bezpieczeństwa transportu kolejowego i usunięcia nieprawidłowości w wyznaczonym terminie wydanych zostało 51 decyzji administracyjnych. Większość z nich, bo aż 27, dotyczyła niewłaściwego stanu infrastruktury kolejowej (w tym utrzymania bocznic kolejowych). Ponadto 14 postępowań obejmowało zakresem nieprawidłowości stwierdzone w obszarze funkcjonowania systemu zarządzania bezpieczeństwem (2 z nich dotyczyło zarządców infrastruktury, 11 przewoźników towarowych oraz 1 decyzja dot. przewoźnika pasażerskiego). W 2020 r. wydano również 4 decyzje w związku z naruszeniami w sferze wymagań, jakie powinni spełniać pracownicy związani z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych, jedną decyzję w zakresie nieprawidłowego prowadzenia ruchu kolejowego oraz jedną decyzję w związku z nieprawidłową prowadzoną dokumentacją kolei wąskotorowej. Dodatkowo jedno postępowanie dotyczyło funkcjonowania systemu zarządzania utrzymaniem, zaś trzy obejmowały zakresem zarówno stan infrastruktury kolejowej, jak i funkcjonowanie systemu zarządzania bezpieczeństwem.

W 2020 r. wydano także 44 decyzje w sprawach związanych z wprowadzeniem ograniczeń ruchu kolejowego. Ze wskazanej grupy przeważająca większość, bo aż 34, była związana z ograniczeniem ruchu kolejowego na liniach kolejowych i stacjach. W 9 przypadkach wydano decyzję ograniczającą ruch na bocznicach kolejowych, a w jednym na infrastrukturze kolei wąskotorowej.

W 2020 r. zostało wydanych również 40 decyzji administracyjnych w zakresie kar pieniężnych, z czego 38 zakończyło się nałożeniem kary. Łączna kwota nałożonych kar wyniosła 249 174,88 PLN. Prawie połowa nałożonych kar (18) dotyczyła nieprawidłowości w procesie przewozu towarów niebezpiecznych (14 kar na przewoźników, 3 kary na użytkowników bocznic oraz 1 kara na innego uczestnika przewozu towarów niebezpiecznych). Nałożono 11 kar za nieprzekazanie w ustawowym terminie Prezesowi UTK oświadczenia maszynistów o świadczeniu pracy zgodnie z art. 22ca ust. 1 pkt 1 ustawy o transporcie kolejowym. Wydano 10 decyzji nakładających karę w związku ze stwierdzonymi naruszeniami w postaci eksploatacji bocznic kolejowej bez dokumentu uprawniającego, czyli świadectwa bezpieczeństwa zostało wydanych 9 decyzji nakładających karę.

Przechodząc do ujęcia bardziej szczegółowego, w 2020 r. najwyższy wskaźnik nieprawidłowości dla działań kontrolnych został odnotowany w przypadku następujących zakresów tematycznych:

- system zarządzania bezpieczeństwem (7,64);
- bezpieczeństwo eksploatacji bocznic kolejowych (5,49);
- system zarządzania utrzymaniem (5,06);
- stan techniczny i proces utrzymania infrastruktury kolejowej (3,14);
- spełnienie warunków w zakresie wydanych dokumentów uprawniających (3,00);
- przygotowanie i realizacja procesu przewozowego (2,90).

**Tab. 15. Wybrane obszary, w których podczas kontroli stwierdzono nieprawidłowości w 2020 r. oraz porównanie wskaźnika nieprawidłowości w latach 2019-2020**

lp.	Ogólny zakres działania	liczba kontroli 2020 r.	liczba stwierdzonych nieprawidłowości 2020 r.	wskaźnik nieprawidłowości 2020 r.	wskaźnik nieprawidłowości 2019 r.	zmiana wskaźnika 2020/2019
1.	Bezpieczeństwo eksploatacji bocznic kolejowych	140	768	5,49	6,66	-1,17
2.	Rynek wyrobów stosowanych w kolejnictwie	70	73	1,04	0,52	0,52
3.	Stan techniczny i proces utrzymania infrastruktury kolejowej	234	735	3,14	2,42	0,72
4.	Prowadzenie ruchu kolejowego	63	83	1,32	1,47	-0,15
5.	Realizacja procesu informacji pasażerów	8	7	0,88	0,53	0,35
6.	Pracownicy związani z bezpieczeństwem ruchu kolejowego	63	85	1,35	1,16	0,19
7.	Przewóz koleją towarów niebezpiecznych	68	104	1,53	0,93	0,60
8.	Szkolenie, egzaminowanie i nadawanie uprawnień pracownikom związanym z bezpieczeństwem ruchu kolejowego	52	88	1,69	1,00	0,69
9.	Przygotowanie i realizacja procesu przewozowego	176	511	2,90	2,05	0,85
10.	System zarządzania utrzymaniem	65	329	5,06	5,31	-0,25
11.	Spełnienie warunków w zakresie wydanych dokumentów uprawniających	34	102	3,00	2,04	0,96
12.	System zarządzania bezpieczeństwem	58	443	7,64	9,28	-1,64

Biorąc pod uwagę wskaźnik nieprawidłowości odnotowany w 2020 r. w poszczególnych obszarach nadzoru należy zauważyć, że najwyższą wartość osiągnięto w przypadku systemów zarządzania bezpieczeństwem (7,64). Nie powinno to jednak dziwić, gdyż z założenia kontrole te dotyczą wielu obszarów działalności danego podmiotu. Warto jednak zauważyć, że wartość tego wskaźnika w porównaniu do roku 2019 spadła o 1,43. Na drugiej pozycji, podobnie jak w roku poprzednim, znalazły się kontrole dotyczące bezpieczeństwa eksploatacji bocznic kolejowych, w których średnio stwierdzano 5,49 nieprawidłowości. Świadczy to o niskiej świadomości podmiotów użytkujących bocznic kolejowe o ciężących na nich obowiązkach. Kolejne miejsca pod względem wskaźnika nieprawidłowości zajmują kontrole dotyczące systemów zarządzania utrzymaniem, gdzie średnio wskazywano 5,06 nieprawidłowości. Pozostałe pozycje zajmują wskaźniki, których wartość nie przekroczyła średnio 5 nieprawidłowości.

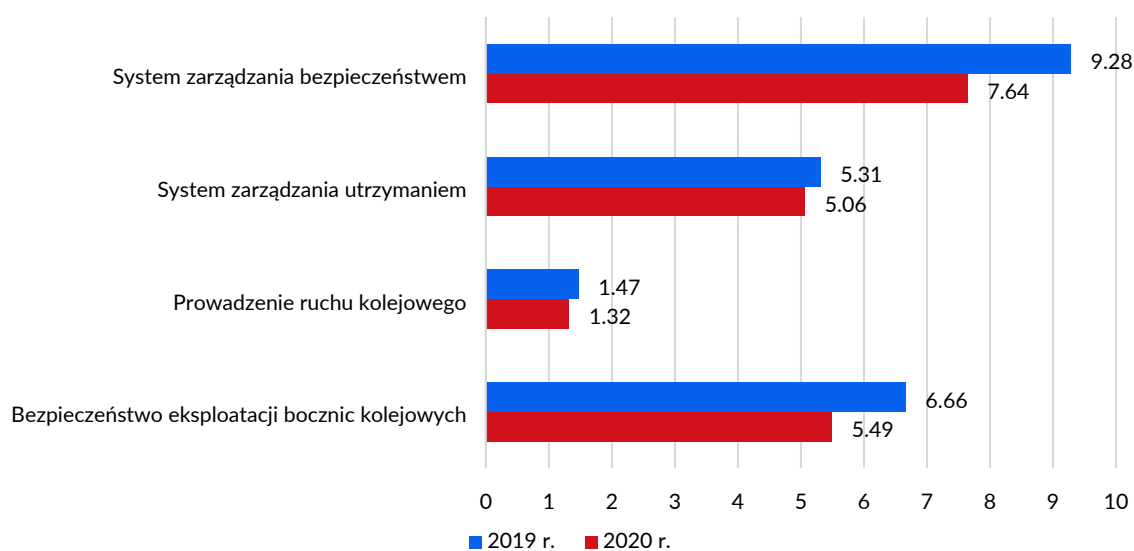




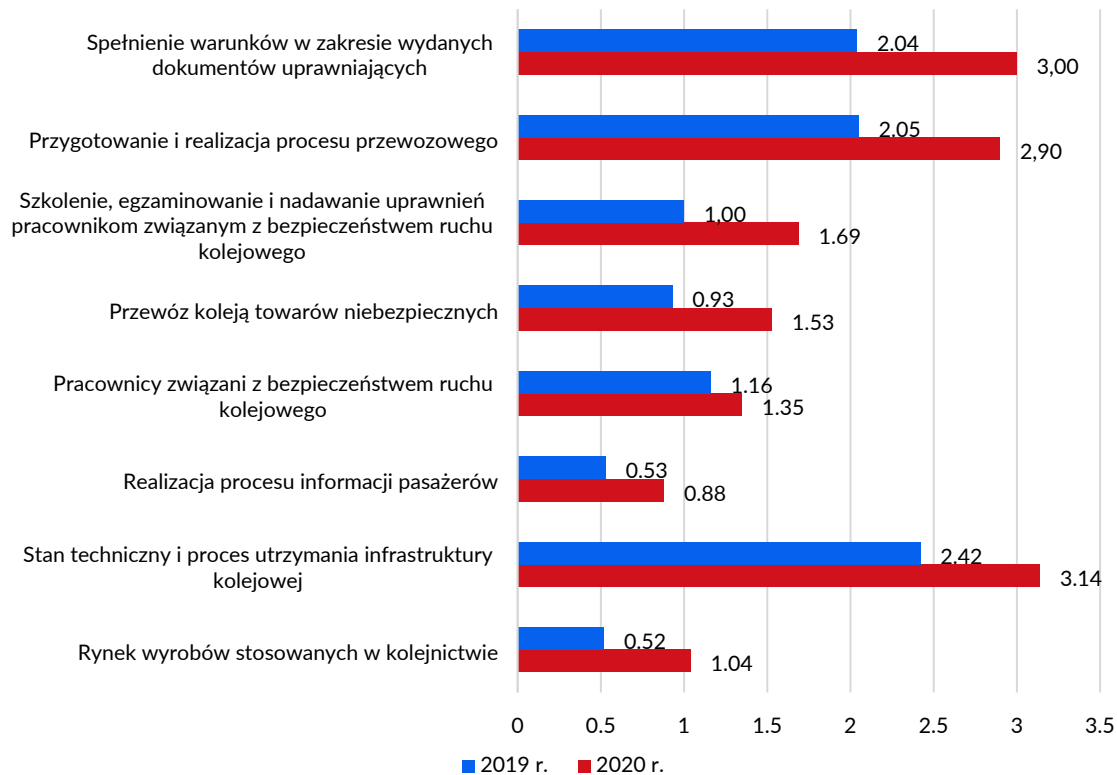
Największy spadek wskaźnika nieprawidłowości w 2020 r. w porównaniu do roku ubiegłego odnotowano w następujących obszarach tematycznych:

- system zarządzania bezpieczeństwem (-1,64);
- bezpieczeństwo eksploatacji bocznic kolejowych (-1,17);
- system zarządzania utrzymaniem (-0,25);
- prowadzenie ruchu kolejowego (-0,15).

Rys. 25. Obszary, w których odnotowano spadek wskaźnika nieprawidłowości w 2020 r.



Rys. 26. Obszary, w których odnotowano wzrost wskaźnika nieprawidłowości w 2020 r.



Wskazać należy, że w 2020 r. wzrosty wartości poszczególnych wskaźników nieprawidłowości były stosunkowo niewielkie, ponieważ nie przekroczyły poziomu 1,00. W tym miejscu należy podkreślić, że największy wzrost badanej wartości w 2020 r., w zestawieniu z danymi z roku 2019, odnotowano dla następujących obszarów tematycznych:

- spełnienie warunków w zakresie wydanych dokumentów uprawniających (+0,96);
- przygotowanie i realizacja procesu przewozowego (+0,85);
- stan techniczny i proces utrzymania infrastruktury kolejowej (+0,72);
- szkolenie, egzaminowanie i nadawanie uprawnień pracownikom związanym z bezpieczeństwem ruchu kolejowego (+0,69);
- przewóz koleją towarów niebezpiecznych (+0,60);
- rynek wyrobów stosowanych w kolejnictwie (+0,52).

W pozostałych zakresach wzrost wartości wskaźnika nie przekroczył poziomu 0,50.

### 7.3. Koordynacja i współpraca z innymi NSA

Informacja o współpracy z innymi NSA w obszarze nadzoru została ujęta w rozdziale 6.6.

# Stosowanie wspólnych metod bezpieczeństwa

---



## 8. Stosowanie wspólnych metod bezpieczeństwa

### 8.1. Zastosowanie CSM dotyczących systemu zarządzania bezpieczeństwem

W 2020 r. zmianie ulegały zasady wydawania certyfikatów bezpieczeństwa oraz autoryzacji bezpieczeństwa. Pierwotnie zmiany miały zacząć obowiązywać od 16 czerwca 2020 r., jednak w związku z epidemią COVID-19, na mocy dyrektywy 2020/700, państwa członkowskie Unii Europejskiej otrzymały możliwość przesunięcia terminu transpozycji do krajowego porządku prawnego przepisów części technicznej np. IV pakietu kolejowego. Zgodnie z art. 33 ust. 2a dyrektywy 2016/798 w sprawie bezpieczeństwa w brzmieniu nadanym dyrektywą 2020/700 państwa członkowskie, które przedłużyły termin transpozycji do 16 czerwca 2020 r., mogły przedłużyć go ponownie do 30 października 2020 r. Polska skorzystała z ww. możliwości przedłużenia terminu transpozycji, i w związku z powyższym do 30 października 2020 r. obowiązywały uregulowania dotyczące uzyskiwania certyfikatów bezpieczeństwa przewoźników kolejowych w oparciu o certyfikaty część A i B oraz dotychczasowe uregulowania w zakresie wydawania autoryzacji bezpieczeństwa.

Z możliwości uzyskiwania certyfikatów bezpieczeństwa przewoźników kolejowych, tj. w oparciu o certyfikaty część A i B, skorzystała większość przewoźników, których certyfikaty podlegały przedłużeniu w 2020 r. Certyfikaty wydawane w ten sposób musiały jednak rozpocząć swój termin ważności również najpóźniej do 30 października 2020 r., gdyż 31 października 2020 r. wchodziło w życie rozporządzenie nr 2018/763, a także traciła moc dyrektywa 2004/49/WE wprowadzająca system certyfikacji w oparciu o certyfikaty bezpieczeństwa część A i B. Dla umożliwienia Prezesowi UTK wydawania certyfikatów na zasadach zgodnych z dyrektywą 2004/49/WE przed 31 października 2020 r., wprowadzono tryb, w którym skróceniu ulegał termin ważności dotychczasowych dokumentów poprzez wystąpienie o ich uchylenie.

Do 30 października 2020 r. Prezes UTK dokonywał oceny wniosków przewoźników kolejowych o certyfikat bezpieczeństwa w części A i B oraz wniosków zarządców infrastruktury o autoryzację bezpieczeństwa w oparciu odpowiednio o rozporządzenia 1158/2010 i 1169/2010. Od 31 października 2020 r. oceny ww. wniosków Prezes UTK dokonuje w oparciu o postanowienia rozporządzenia 2018/762 dotyczącego kryteriów budowy systemów zarządzania bezpieczeństwem.

Oceny zgodności z kryteriami Prezes UTK dokonuje poprzez analizę przekazanej przez podmiot dokumentacji systemu zarządzania bezpieczeństwem w oparciu o przedłożoną listę kontrolną, która odnosi każdy wymóg rozporządzenia – do 30 października 2020 r. 1158/2010 lub 1169/2010, zaś od 31 października 2020 r. 2018/762 – do odpowiednich elementów systemu zarządzania bezpieczeństwem.

Jeżeli w wyniku przeprowadzonej analizy Prezes UTK potwierdzi, że system zarządzania bezpieczeństwem spełnia odpowiednie wymagania uznaje za zasadne wydanie certyfikatu lub autoryzacji bezpieczeństwa. Dla podmiotów występujących o przedłużenie certyfikatu bądź autoryzacji prowadzona ocena uwzględnia również wyniki dotychczasowego nadzoru i postępowanie podmiotu po stwierdzeniu ewentualnych nieprawidłowości. W przypadku wnioskowania o zmianę certyfikatu lub autoryzacji bezpieczeństwa ocena jest ukierunkowana na dokonaną zmianę np. przygotowanie podmiotu do realizacji przewozów po sieci kolejowej nowego zarządcy infrastruktury.

Dokonując oceny wniosku Prezes UTK niestety niezmiennie najczęściej identyfikuje nieprawidłowości w obszarze:

- kompetencji personelu kolejowego (brak uwzględnienia wymagań obowiązujących aktów prawnych);



- aktualności dokumentacji, w tym w szczególności w zakresie przywoływania nieaktualnych aktów prawnych;
- rozbieżność, ewentualnie nieprecyzyjnego przypisywania odpowiedzialności pomiędzy częścią opisową procedur a schematami postępowania,
- doskonalenia systemu, w tym realizacji działań korygujących i zapobiegawczych,
- realizacji procesu monitorowana zgodnie z rozporządzeniem nr 1078/2012,
- prawidłowości stosowania rozporządzenia nr 402/2013.

Z uwagi na fakt, że nowe wymagania dotyczące systemów zarządzania bezpieczeństwem określone w rozporządzeniu nr 2018/762 weszły w życie dopiero 31 października 2020 r., czas ten nie pozwolił jeszcze na zgromadzenie istotnych doświadczeń dotyczących stosowania nowych przepisów w praktyce.

## 8.2. Zastosowanie CSM w zakresie oceny i wyceny ryzyka

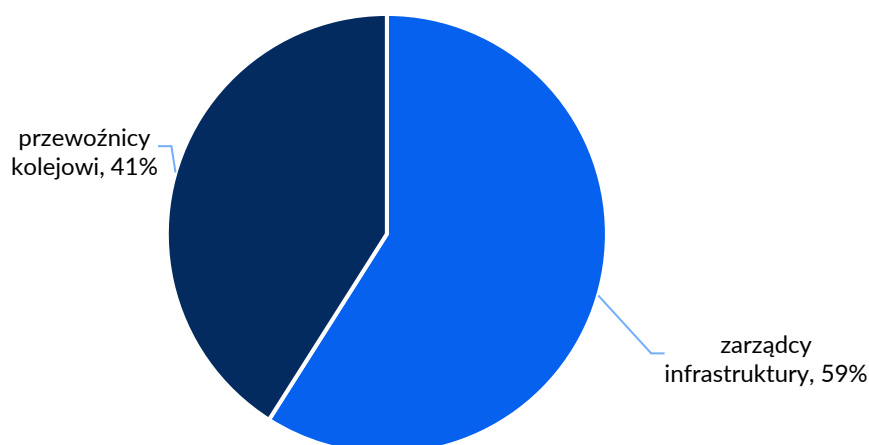
Wzorem lat ubiegłych, w 2020 r. w wytycznych do Raportów bezpieczeństwa składanych przez certyfikowanych przewoźników i autoryzowanych zarządców, Prezes UTK zasugerował przekazanie określonych informacji, które stanowią będą sprawozdanie z doświadczeń dotyczących stosowania rozporządzenia nr 402/2013. Jako główny obszar sprawozdawczy wskazano wyniki procesu zarządzania zmianami oraz zidentyfikowane zagrożenia i zastosowane środki kontroli przed wdrożeniem zmiany.

Dla zmian mających wpływ na bezpieczeństwo Prezes UTK poprosił o podanie w szczególności m.in.:

- informacji czego dotyczyły zmiany,
- charakteru wprowadzonych zmian (organizacyjna/techniczna/eksploatacyjna),
- wyników przeprowadzonego procesu oceny znaczenia zmian (znacząca/nieznacząca).

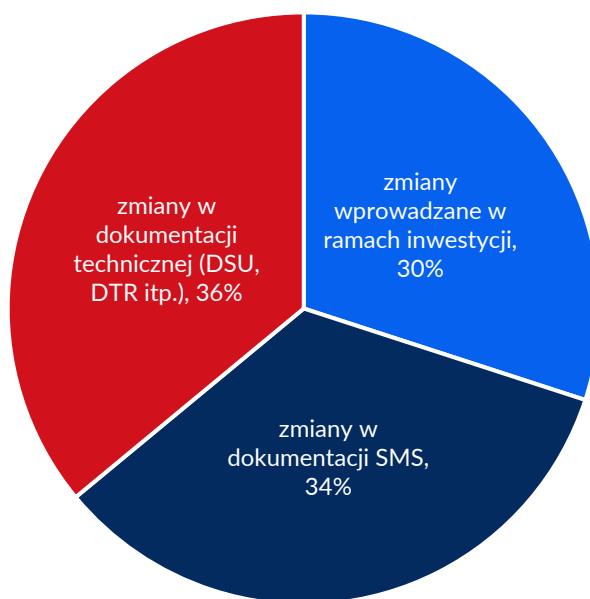
Z przekazanych danych wynika, że w 2020 r. przewoźnicy kolejowi i zarządcy infrastruktury ocenili 1 365 zmian w systemie kolejowym, czyli o 15% więcej niż w roku poprzednim. Nieco więcej zmian ocenili zarządcy infrastruktury (59%) aniżeli przewoźnicy kolejowi (41%). Udział zmian znaczących w ogólnej puli zmian niemal nie uległ zmianie i wyniósł 3% (w 2019 r. było to 2%).

**Rys. 27. Udział zmian wprowadzonych w systemie kolejowym w 2020 r. przez przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury**



Podobnie jak w 2019 r., również w 2020 r., najwięcej zmian (ok. 93% zmian zgłoszonych przez zarządców infrastruktury i ok. 55% ogólnej liczby zmian wprowadzonych w 2020 r.) zostało wykazanych przez narodowego zarządcę infrastruktury kolejowej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

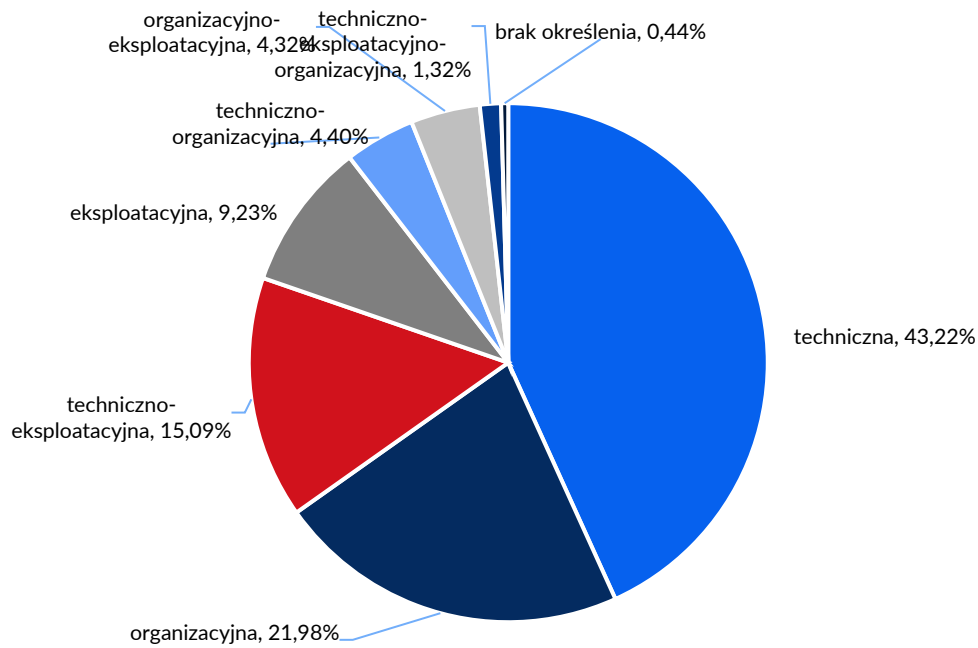
**Rys. 28. Udział poszczególnych rodzajów zmian wprowadzonych przez przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury w systemie kolejowym w 2020 r.**



Najczęściej analizowanymi zmianami były zmiany w zakresie systemu utrzymania pojazdów, które wiązały się z modyfikacją dokumentacji technicznej. Drugą pod względem liczebności grupą zmian były modyfikacje dokumentacji systemu zarządzania bezpieczeństwem, np. w wyniku zmian:

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

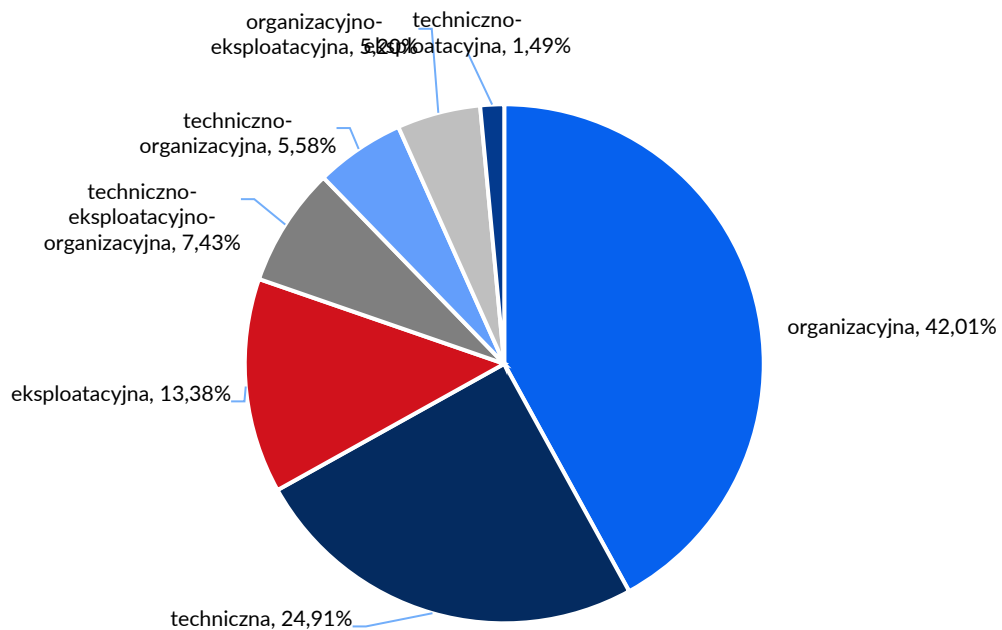
**Rys. 29. Udział poszczególnych zmian wprowadzonych w systemie kolejowym w 2020 r. przez przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury z uwzględnieniem ich charakteru**



Odnosząc się natomiast do charakteru zmian, przewoźnicy kolejowi i zarządcy infrastruktury najczęściej dokonywali zmian o charakterze technicznym, a w drugiej kolejności organizacyjnym.

Na podstawie informacji uzyskanych od podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie (ECM) w ramach Rocznych sprawozdań z utrzymania określono, że podmioty te ogółem oceniły i wdrożyły w 2020 r. 269 zmian. W przypadku ECMów ok. 96% procent stanowiły zmiany określone jako nieznaczące, a 4% zmian oceniono jako znaczące. Ponad połowa wszystkich zmian (55,4%) dotyczyła zmian w systemie zarządzania utrzymaniem, natomiast pozostałe 44,6 % zmian w dokumentacji technicznej pojazdów.

**Rys. 30. Udział poszczególnych zmian wprowadzonych w systemie kolejowym w 2020 r. przez podmioty odpowiedzialne za utrzymanie (ECM) z uwzględnieniem ich charakteru**



W przeciwieństwie do przewoźników i zarządców infrastruktury, podmioty odpowiedzialne za utrzymanie najczęściej wdrażały zmiany organizacyjne, a na drugim miejscu techniczne.

Przedstawione dane potwierdzają, że podmioty niezmiennie unikają uznawania zmian za znaczące. Udział zmian znaczących w ogólnej puli wprowadzanych zmian nie sięga nawet 5%, co wzbudza uzasadnione wątpliwości, zwłaszcza, gdy weźmiemy pod uwagę fakt, że 30% wszystkich zmian dotyczy inwestycji realizowanych na sieci kolejowej – nierzadko o olbrzymiej skali.

### **8.3. Zastosowanie CSM monitorowanie**

Implementacja rozporządzenia nr 1078/2012 w przypadku podmiotów działających na rynku polskim stanowi integralną część ich systemów zarządzania, stosowaną do weryfikacji skuteczności procesów i procedur. Na potrzeby implementacji rozporządzenia część podmiotów oprócz procedur systemowych dotyczących przeglądów zarządzania, audytów i kontroli wdrożyła procedury dedykowane procesowi monitorowania zgodnego z rozporządzeniem 1078/2012.

Podobnie jak w przypadku przekazania informacji z doświadczeń dotyczących zastosowania CSM w zakresie wyceny i oceny ryzyka Prezes UTK, w swoich wytycznych do Raportów bezpieczeństwa składanych przez certyfikowanych przewoźników i autoryzowanych zarządców oraz Rocznych sprawozdań z utrzymania przekazywanych przez certyfikowane podmioty odpowiedzialne za utrzymanie zaproponował zakres informacji służących do opisanego doświadczenia przedsiębiorstwa związanego ze stosowaniem procesu monitorowania. Zwrócono się o przekazanie m.in.:

- opisu prowadzonego procesu monitorowania,
- opisu sposobu monitorowania środków kontroli ryzyka w kontekście usług zleconych podmiotom trzecim,
- informacji o ewentualnych wątpliwościach lub trudnościach związanych ze stosowaniem wspólnej metody bezpieczeństwa w zakresie monitorowania.

Jako główne narzędzia służące do monitorowania podmioty nadal wskazały: audyty bezpieczeństwa, kontrole wewnętrzne, przeglądy zarządzania, oceny ryzyka technicznego i operacyjnego oraz analizę dostępnych informacji związanych z bezpieczeństwem, zwłaszcza zawartych w rejestrach zdarzeń kolejowych i sytuacji potencjalnie niebezpiecznych.

Zauważalny jest wzrost udziału podmiotów deklarujących stosowanie wskaźników w procesie monitorowania. Podmioty deklarują stosowanie zarówno wskaźników jakościowych, jak i ilościowych. Niezmiennie do głównych wskaźników jakościowych należą:

- wyniki przeprowadzonych audytów,
- wyniki kontroli wewnętrznych,
- ocena skuteczności działań korygujących,
- wyniki przeglądów zarządzania.

Natomiast do wskaźników ilościowych zaliczane są:

- liczba zdarzeń kolejowych,
- stosunek liczby przeprowadzonych audytów do liczby audytów zaplanowanych,
- stosunek liczby przeprowadzonych kontroli do liczby kontroli zaplanowanych,
- wskaźniki CSI,
- liczba uszkodzeń pojazdów stwierdzana na różnych poziomach ich utrzymania i eksploatacji.

Zgodnie z otrzymanymi informacjami główną rolę wskaźników w procesie monitorowania jest dostarczenie informacji dla oceny osiągnięć w zakresie bezpieczeństwa, aby sprawdzić czy procesy, procedury oraz środki kontroli ryzyka zostały wdrożone skutecznie. Wskaźniki są powiązane z wystąpieniami sytuacji niepożądanych, takich jak np.: zdarzenia, incydenty, sytuacja potencjalnie wypadkowe, niezgodności, uszkodzenia infrastruktury lub pojazdów.





Obszarami przede wszystkim monitorowanymi przez podmioty są: prowadzenie ruchu kolejowego, realizacja procesu przewozowego, utrzymanie infrastruktury kolejowej, utrzymanie pojazdów, nadzór nad kwalifikacjami personelu, wprowadzanie zmian technicznych, eksploatacyjnych i organizacyjnych, współpraca z dostawcami oraz wykonawcami. Monitorowanie skuteczności procesów systemowych oraz działań realizowanych w ramach ciągłego doskonalenia systemów zarządzania realizowane jest przez podmioty w drugiej kolejności.

W dalszym ciągu w mniejszych przedsiębiorstwach monitorowanie ogranicza się do realizacji okresowej oceny ryzyka, przeprowadzania kontroli i audytów, przeglądów zarządzania oraz w mniejszym stopniu niż w dużych przedsiębiorstwach stosowane są wskaźniki monitorowania. Podobnie w nowych podmiotach, o mniej rozwiniętych systemach zarządzania, proces monitorowania ogranicza się do wykorzystania danych z okresowej oceny ryzyka, kontroli, audytów oraz przeglądów zarządzania, natomiast wskaźniki monitorowania wykorzystywane są w mniejszym stopniu.

Działania monitorujące dokumentowane są w ramach funkcjonujących systemów zarządzania, przy czym sposób i zakres raportowania uzależniony jest od rozwiązań przyjętych przez podmiot, jak również dojrzałości wdrożonego systemu zarządzania. W ramach systemów zarządzania podmioty sporządzają m.in.:

- analizy statyczne zdarzeń kolejowych oraz zdarzeń potencjalnie niebezpiecznych,
- analizy zgłaszanych uszkodzeń i nieprawidłowości,
- sprawozdania z oceny ryzyka,
- analizy wspólnych wskaźników (CSI) oraz tendencji ich zmian w czasie,
- sprawozdania z realizacji celów bezpieczeństwa,
- dokumenty z przeglądów systemów zarządzania, audytów oraz kontroli,
- jak również z oceny i weryfikacji dostawców.

Głównymi sposobami monitorowania środków kontroli ryzyka w kontekście usług zleconych podmiotom trzecim, jakie wskazywali raportujący były:

- audyty u dostawców kwalifikowanych,
- prowadzenie kontroli wewnętrznych procesu utrzymania realizowanego przez podwykonawców,
- odbiory komisyjne prac/usług wykonywanych przez kontrahentów,
- zapisy w umowach dotyczące wymiany informacji związanych z bezpieczeństwem, w szczególności w zakresie postępowania z ryzykiem, którymi podmiot nie jest w stanie zarządzać samodzielnie.

W zakresie zgłaszania przez podmioty problemów oraz wątpliwości związanych ze stosowaniem wspólnej metody bezpieczeństwa o monitorowaniu, większość z nich nie zgłosiła żadnych uwag. W trakcie dokonywania ocen systemów zarządzania przez Prezesa UTK zauważalne były problemy podmiotów z wyznaczeniem wartości początkowych poziomów wskaźników monitorowania ze względu na stosunkowo krótki czas ich funkcjonowania, jak również w przypadku podmiotów nowych ze względu na brak dostępu do danych historycznych, co utrudniało niekiedy prawidłową realizację procesu monitorowania z uwagi na niewystarczającą wiedzę w zakresie wartości przyjmowanych przez poszczególne wskaźniki.

#### **8.4. Uczestnictwo i realizacja projektów unijnych**

Prezes UTK realizuje trzy kluczowe projekty z dofinansowaniem UE. Dotyczą one utworzenia Centrum Egzaminowania i Monitorowania Maszynistów, działań szkoleniowych pod szyldem Akademii Bezpieczeństwa Kolejowego oraz działań edukacyjnych w ramach projektu Kampanii Kolejowe ABC. Projekty te zostały szczegółowo opisane w rozdziałach 3.2.2 i 3.2.4.

Dodatkowo wynagrodzenie i szkolenie części pracowników UTK jest objęte dofinansowaniem w ramach Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna.

Kultura bezpieczeństwa

---



## 9. Kultura bezpieczeństwa

### 9.1. Ocena i monitorowanie kultury bezpieczeństwa

W celu monitorowania poziomu kultury bezpieczeństwa i dojrzałości systemów zarządzania bezpieczeństwem podmiotów funkcjonujących na rynku Prezes UTK od 2018 r. stosuje tzw. Model Oceny Poziomu Systemów (MOPS), opracowany przez Agencję Kolejową Unii Europejskiej. Model określa pięć poziomów dojrzałości organizacji w poszczególnych obszarach dotyczących przywództwa, planowania, działalności operacyjnej, wsparcia, oceny wyników i doskonalenia. Dla każdego poziomu wskazywane są jego cechy charakterystyczne, które umożliwiają następnie określenie przez inspektora uczestniczącego w działaniach nadzorczych poziomu dojrzałości organizacji. Przekłada się to następnie na poziom kultury bezpieczeństwa w danej organizacji, gdyż cechy funkcjonowania organizacji opisane na poszczególnych poziomach są jednocześnie dobrym jej wyznacznikiem.

Informacje dotyczące dojrzałości organizacji u danego podmiotu są wprowadzane w trakcie kolejnych działań kontrolnych dotyczących systemu zarządzania bezpieczeństwem. Zgromadzona w ten sposób przez pięć lat informacja o historii danego podmiotu jest wykorzystywana w trakcie procesu certyfikacji bezpieczeństwa.

### 9.2. Inicjatywy i projekty w obszarze kultury bezpieczeństwa

Prezes UTK realizuje od 2016 r. projekt rozwoju kultury bezpieczeństwa. Jego początkiem była inicjatywa stworzenia i podpisania przez przedstawicieli rynku „Deklaracji w sprawie rozwoju kultury bezpieczeństwa w transporcie kolejowym”. Dokument ten jest wyrazem wspólnego zobowiązania przedstawicieli branży kolejowej do pracy na rzecz poprawy bezpieczeństwa systemu kolejowego. Wszyscy sygnatariusze, składając podpis pod Deklaracją, wyrażają chęć współpracy, polegającej na wymianie doświadczeń oraz wdrażaniu nowych, niestandardowych rozwiązań, których celem jest poprawa bezpieczeństwa transportu kolejowego w Polsce.

Inicjatywa Deklaracji pozostaje otwarta nie tylko dla uczestników rynku kolejowego, ale również dla wszystkich podmiotów branży transportowej, jednostek dydaktycznych, szkoleniowych, redakcji magazynów branżowych i wszystkich innych podmiotów, których działalność związana jest z bezpieczeństwem lub higieną pracy w transporcie kolejowym. Deklaracja promuje aktywność w podejmowaniu wszelkich działań zmierzających do podniesienia poziomu bezpieczeństwa w transporcie kolejowym.

Prezes UTK sukcesywnie organizuje kolejne uroczyste podpisanie Deklaracji, w trakcie których nowe podmioty dołączają do tej inicjatywy. W 2020 r. po raz pierwszy wydarzenie to odbyło się w formie zdalnej. Do grona przedsiębiorstw i instytucji deklarujących przestrzeganie zasad kultury bezpieczeństwa w transporcie kolejowym dołączyło 17 sygnatariuszy:

- CORAIL TS sp. z o.o.
- GT Rail sp. z o.o.
- HPE8 sp. z o.o.
- IRT sp. z o.o.
- Kolejowy Serwis Mobilny sp. z o.o.
- Nowak-Mosty sp. z o.o.
- Siemens Mobility sp. z o.o.
- Stowarzyszenie Polsko-Niemiecka Kolej Pasażerska
- Stowarzyszenie Wykluczenie Transportowe
- SzkolTrans Marek Pilarczyk
- Uniwersytet Przyrodniczo-Humanistyczny w Siedlcach
- Via Cargo S.A.



- Via Cargo Technika sp. z o.o.
- Vimos sp. z o.o.
- Wojskowa Akademia Techniczna im. Jarosława Dąbrowskiego
- Zakłady Automatyki Kombud S.A.
- Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych nr 6 im. gen. Józefa Bema w Siedlcach.

Formuła Deklaracji została uzupełniona o dodatkowe działania promujące rozwój kultury bezpieczeństwa w transporcie kolejowym w Polsce. Jednym z takich działań jest Forum Kultury Bezpieczeństwa, którego druga edycja odbyła się 23 września 2020 r. Forum zostało poświęcone tematowi „Czynnika ludzkiego w IV pakiecie kolejowym i jego roli w kształtowaniu kultury bezpieczeństwa”. Rok 2020 był czasem dużych zmian zarówno w polskim, jak i europejskim sektorze kolejowym. Zmiany te były ściśle związane z wejściem w życie technicznego filaru IV pakietu kolejowego. Temat spotkał się z dużym zainteresowaniem ze strony sygnatariuszy. Świadczy o tym obecność niemal 150 uczestników.

II Forum Kultury Bezpieczeństwa, podobnie jak podpisanie Deklaracji, z uwagi na panującą sytuację pandemiczną, zostało przeprowadzone w formie zdalnej. Pomimo wirtualnego charakteru, podczas tego spotkania zostały poruszone jak najbardziej realne tematy, w tym:

- IV pakiet kolejowy a czynnik ludzki;
- kultura bezpieczeństwa w ujęciu naukowym;
- praktyczne konsekwencje dla podmiotów kolejowych zmian wynikających z IV pakietu kolejowego;
- wizja i nadzieje ERA w zakresie IV pakietu kolejowego oraz praktyczne wdrożenie IV pakietu kolejowego w innych państwach.

Uczestnicy dyskutowali na temat możliwości badania poziomu kultury bezpieczeństwa oraz tego jak kształtuje się on w różnych krajach Europy i różnych organizacjach. Przedstawione zostały przykłady z systemu lotniczego opisujące sposób, w jaki dojrzałe organizacje podchodzą do kwestii bezpieczeństwa i działania w zgodzie z zasadami kultury bezpieczeństwa. Uczestnicy mogli przekonać się jakie skutki przynosi rozwijanie kultury bezpieczeństwa w przedsiębiorstwie, a także jakie skutki dla całego systemu kolejowego mogą przynieść działania promujące kulturę bezpieczeństwa, prowadzone przez Prezesa UTK.

Kolejnym elementem działań na rzecz podnoszenia kultury bezpieczeństwa w transporcie kolejowym w Polsce są filmy edukacyjne kierowane do sektora kolejowego. Mają one na celu podnoszenie świadomości pracowników kolei oraz kierownictwa spółek, co do istoty przestrzegania zasad kultury bezpieczeństwa. U podstaw zachowania właściwego poziomu kultury bezpieczeństwa zawsze stoi człowiek, który jest jej filarem. Temat ten stanowił kanwę pierwszego filmu, którego bohaterem jest maszynista. Przekaz filmu jest jednak uniwersalny dla wszystkich pracowników kolejowych i przypomina o prawie do odmowy świadczenia pracy, gdy nie czujemy się do tego w pełni zdolni ze względów osobistych czy zdrowotnych. Wszyscy pracownicy kolejowi powinni być tego świadomi i nie ulegać ewentualnym naciskom kolegów czy zwierzchników.

Drugi film zrealizowany w 2020 r. w ramach projektu Kultury bezpieczeństwa miał nieco inny charakter. Skierowany został przede wszystkim do pracowników kolei, którzy w ramach pełnionej służby zapewniają obywatelom możliwość dojazdu do miejsc pracy i realizacji niezbędnych potrzeb związanych ze sprawami życia codziennego w czasie pandemii COVID-19. Produkcja stanowi również wyraz wdzięczności za zaangażowanie i podejmowanie obowiązków, mimo realnego zagrożenia z jakim pracownicy kolei muszą mierzyć się każdego dnia, przystępując do swoich czynności zawodowych.

Oprócz podziękowań skierowanych do pracowników sektora kolejowego w dniu Święta Kolejarza, zrealizowany materiał posiada również znaczący walor edukacyjny. Przy realizacji tego materiału

skupiono się także na promocji zawodów kolejowych, które mają wpływ na bezpieczeństwo systemu kolejowego oraz na jego codzienne funkcjonowanie.

Oba filmy można znaleźć na stronie internetowej Urzędu Transportu Kolejowego, jak również w serwisach społecznościowych.

Kolejną wartą uwagi inicjatywą jest „Magazyn Kultury Bezpieczeństwa” – publikacja, która wpisała się na stałe w kalendarz wydawnictw Urzędu Transportu Kolejowego. Magazyn powstaje dzięki zaangażowaniu sygnatariuszy Deklaracji w sprawie rozwoju kultury bezpieczeństwa w transporcie kolejowym. W drugim wydaniu znalazło się 21 artykułów zgłoszonych przez sygnatariuszy oraz 10 artykułów pracowników urzędu.

II wydanie Magazynu Kultury Bezpieczeństwa, z uwagi na panującą sytuację związaną z pandemią, ma szczególne znaczenie. Trudny czas w jakim przyszło nam tworzyć to wydanie, pokazał z jakimi problemami boryka się cały sektor kolejowy. W Magazynie przeczytać można artykuły na temat kultury bezpieczeństwa w dobie pandemii, bezpieczeństwa w ujęciu systemowym, techniki i innowacyjności oraz edukacji w budowaniu bezpieczeństwa kolei.

W publikacji znalazł się również nowy element, który służyć ma promocji kierunków studiów związanych z transportem kolejowym. Prezes UTK otworzył łamy Magazynu na oferty edukacyjne przygotowane przez uczelnie wyższe, co ma stanowić dodatkową motywację do zdobywania i podnoszenia kwalifikacji przez pracowników branży kolejowej.

Liczba inicjatyw związanych z kulturą bezpieczeństwa w 2020 r., a także pozytywna odpowiedź na nie rynku kolejowego pokazały, że mimo wyzwań, z jakimi mierzyła się branża w czasie epidemii, sygnatariusze nie zapomnieli o tym, że kultura bezpieczeństwa jest ważnym elementem rozwoju sektora kolejowego.

### **9.3. Komunikowanie kultury bezpieczeństwa**

Działania dotyczące komunikowania i promowania kultury bezpieczeństwa zostały już szczegółowo opisane w rozdziale 9.2.



## Załącznik nr 1. Wspólne wskaźniki bezpieczeństwa (CSI)

Kod	Opis danych	Format danych	Wartość
<b>1.1. łączna liczba znaczących wypadków i podział na następujące typy wypadków</b>			
N00	całkowita liczba znaczących wypadków, w tym:	wartość liczbowa	179
N011	liczba kolizji pociągu z pojazdem kolejowym	wartość liczbowa	1
N012	liczba kolizji pociągu z obiektami wewnątrz skrajni	wartość liczbowa	1
N02	liczba wykolejeń pociągów	wartość liczbowa	3
N03	całkowita liczba znaczących wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych, w tym wypadków z udziałem pieszych na przejazdach kolejowo-drogowych	wartość liczbowa	54
N031	liczba znaczących wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach dla pieszych z biernym systemem zabezpieczeń	wartość liczbowa	29
N032	liczba znaczących wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych sterowanych ręcznie	wartość liczbowa	8
N033	liczba znaczących wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach dla pieszych wyposażonych w automatyczne systemy ostrzegania użytkowników (np. światła)	wartość liczbowa	10
N034	liczba znaczących wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach dla pieszych wyposażonych w automatyczne systemy ochrony użytkowników (np. roгатki)	wartość liczbowa	7
N035	liczba znaczących wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych, w których zabezpieczona jest część kolejowa (np. roгатki nad torem kolejowym) <sup>3</sup>	wartość liczbowa	0
N04	liczba znaczących wypadków z udziałem osób i poruszających się pojazdów kolejowych, z wyjątkiem samobójstw oraz prób samobójczych	wartość liczbowa	117
N05	liczba pożarów taboru kolejowego	wartość liczbowa	0
N06	liczba innych znaczących wypadków	wartość liczbowa	3
<b>1.2.1a. łączna liczba osób ciężko rannych, według rodzaju wypadku, w podziale na następujące kategorie</b>			
TS00	ogółem we wszystkich znaczących wypadkach	wartość liczbowa	44
TS01	w kolizjach pociągów, w tym w kolizjach z obiektami wewnątrz skrajni	wartość liczbowa	0
TS011	w kolizjach pociągu z pojazdem szynowym	wartość liczbowa	0
TS012	w kolizjach pociągu z obiektami wewnątrz skrajni	wartość liczbowa	0

Kod	Opis danych	Format danych	Wartość
TS02	w wykolejeniach pociągów	wartość liczbowa	0
TS03	w wypadkach na przejazdach kolejowo-drogowych, w tym w wypadkach z udziałem pieszych na przejazdach kolejowo-drogowych	wartość liczbowa	20
TS04	w wypadkach z udziałem osób i poruszających się pojazdów kolejowych, z wyjątkiem samobójstw	wartość liczbowa	23
TS05	w pożarach taboru kolejowego	wartość liczbowa	0
TS06	w innych znaczących wypadkach	wartość liczbowa	1

#### 1.2.1b. łączna liczba ciężko rannych pasażerów, według rodzaju wypadku

PS00	ogółem we wszystkich znaczących wypadkach	wartość liczbowa	1
PS011	w kolizjach pociągu z pojazdem szynowym	wartość liczbowa	0
PS012	w kolizjach pociągu z obiektami wewnątrz skrajni	wartość liczbowa	0
PS02	w wykolejeniach pociągów	wartość liczbowa	0
PS03	w wypadkach na przejazdach kolejowo-drogowych, w tym w wypadkach z udziałem pieszych na przejazdach kolejowo-drogowych	wartość liczbowa	1
PS04	w wypadkach z udziałem osób i poruszających się pojazdów kolejowych, z wyjątkiem samobójstw	wartość liczbowa	0
PS05	w pożarach taboru kolejowego	wartość liczbowa	0
PS06	w innych znaczących wypadkach	wartość liczbowa	0

#### 1.2.1c. łączna liczba ciężko rannych pracowników, w tym pracowników wykonawców, według rodzaju wypadku

SS00	ogółem we wszystkich znaczących wypadkach	wartość liczbowa	4
SS011	w kolizjach pociągu z pojazdem szynowym	wartość liczbowa	0
SS012	w kolizjach pociągu z obiektami wewnątrz skrajni	wartość liczbowa	0
SS02	w wykolejeniach pociągów	wartość liczbowa	0
SS03	w wypadkach na przejazdach kolejowo-drogowych, w tym w wypadkach z udziałem pieszych na przejazdach kolejowo-drogowych	wartość liczbowa	3
SS04	w wypadkach z udziałem osób i poruszających się pojazdów kolejowych, z wyjątkiem samobójstw	wartość liczbowa	0
SS05	w pożarach taboru kolejowego	wartość liczbowa	0
SS06	w innych znaczących wypadkach	wartość liczbowa	1

#### 1.2.1d. łączna liczba ciężko rannych użytkowników przejazdów kolejowych, według rodzaju wypadku





Kod	Opis danych	Format danych	Wartość
LS00	ogółem we wszystkich znaczących wypadkach	wartość liczbowa	16
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	16
LS04	w wypadkach 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
<b>1.2.1e. łączna liczba ciężko rannych nieupoważnionych osób na terenie kolei, według rodzaju wypadku</b>			
US00	ogółem we wszystkich znaczących wypadkach	wartość liczbowa	23
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	w wypadkach z udziałem osób i poruszających się pojazdów kolejowych, z wyjątkiem samobójstw	wartość liczbowa	23
US05	w pożarach taboru kolejowego	wartość liczbowa	0
US06	w innych znaczących wypadkach	wartość liczbowa	0
<b>1.2.1g. inne osoby na peronie ciężko ranne</b>			
OSP00	ogółem we wszystkich znaczących wypadkach	wartość liczbowa	0
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
OSP04	w wypadkach z udziałem osób i poruszających się pojazdów kolejowych, z wyjątkiem samobójstw	wartość liczbowa	0
OSP05	w pożarach taboru kolejowego	wartość liczbowa	0

Kod	Opis danych	Format danych	Wartość
OSP06	w innych znaczących wypadkach	wartość liczbowa	0
<b>1.2.1h. inne osoby ciężko ranne poza peronem</b>			
OSE00	ogółem we wszystkich znaczących wypadkach	wartość liczbowa	0
OSE011	w kolizjach pociągu z pojazdem szynowym	wartość liczbowa	0
OSE012	w kolizjach pociągu z obiektami wewnątrz skrajni	wartość liczbowa	0
OSE02	w wykolejeniach pociągów	wartość liczbowa	0
OSE03	w wypadkach na przejazdach kolejowo-drogowych, w tym w wypadkach z udziałem pieszych na przejazdach kolejowo-drogowych	wartość liczbowa	0
OSE04	w wypadkach z udziałem osób i poruszających się pojazdów kolejowych, z wyjątkiem samobójstw	wartość liczbowa	0
OSE05	w pożarach taboru kolejowego	wartość liczbowa	0
OSE06	w innych znaczących wypadkach	wartość liczbowa	0
<b>1.2.2a. łączna liczba osób zabitych, według rodzaju wypadku, w podziale na następujące kategorie</b>			
TK00	ogółem we wszystkich znaczących wypadkach	wartość liczbowa	148
TK01	w kolizjach pociągu, w tym w kolizjach z obiektami wewnątrz skrajni	wartość liczbowa	3
TK011	w kolizjach pociągu z pojazdem szynowym	wartość liczbowa	2
TK012	w kolizjach pociągu z obiektami wewnątrz skrajni	wartość liczbowa	1
TK02	w wykolejeniach pociągów	wartość liczbowa	0
TK03	w wypadkach na przejazdach kolejowo-drogowych, w tym w wypadkach z udziałem pieszych na przejazdach kolejowo-drogowych	wartość liczbowa	47
TK04	w wypadkach z udziałem osób i poruszających się pojazdów kolejowych, z wyjątkiem samobójstw	wartość liczbowa	98
TK05	w pożarach taboru kolejowego	wartość liczbowa	0
TK06	w innych znaczących wypadkach	wartość liczbowa	0
<b>1.2.2b. łączna liczba zabitych pasażerów, według rodzaju wypadku</b>			
PK00	ogółem we wszystkich znaczących wypadkach	wartość liczbowa	0
PK011	w kolizjach pociągu z pojazdem szynowym	wartość liczbowa	0
PK012	w kolizjach pociągu z obiektami wewnątrz skrajni	wartość liczbowa	0
PK02	w wykolejeniach pociągów	wartość liczbowa	0



Kod	Opis danych	Format danych	Wartość
PK03	w wypadkach na przejazdach kolejowo-drogowych, w tym w wypadkach z udziałem pieszych na przejazdach kolejowo-drogowych	wartość liczbowa	0
PK04	w wypadkach z udziałem osób i poruszających się pojazdów kolejowych, z wyjątkiem samobójstw	wartość liczbowa	0
PK05	w pożarach taboru kolejowego	wartość liczbowa	0
PK06	w innych znaczących wypadkach	wartość liczbowa	0
<b>1.2.2c. łączna liczba zabitych pracowników, w tym pracowników wykonawców, według rodzaju wypadku</b>			
SK00	ogółem we wszystkich znaczących wypadkach	wartość liczbowa	4
SK011	w kolizjach pociągu z pojazdem szynowym	wartość liczbowa	2
SK012	w kolizjach pociągu z obiektami wewnątrz skrajni	wartość liczbowa	1
SK02	w wykolejeniach pociągów	wartość liczbowa	0
SK03	w wypadkach na przejazdach kolejowo-drogowych, w tym w wypadkach z udziałem pieszych na przejazdach kolejowo-drogowych	wartość liczbowa	0
SK04	w wypadkach z udziałem osób i poruszających się pojazdów kolejowych, z wyjątkiem samobójstw	wartość liczbowa	1
SK05	w pożarach taboru kolejowego	wartość liczbowa	0
SK06	w innych znaczących wypadkach	wartość liczbowa	0
<b>1.2.2d. łączna liczba zabitych użytkowników przejazdów kolejowych, według rodzaju wypadku</b>			
LK00	ogółem we wszystkich znaczących wypadkach	wartość liczbowa	47
LK011	w kolizjach pociągu z pojazdem szynowym	wartość liczbowa	0
LK012	w kolizjach pociągu z obiektami wewnątrz skrajni	wartość liczbowa	0
LK02	w wykolejeniach pociągów	wartość liczbowa	0
LK03	w wypadkach na przejazdach kolejowo-drogowych, w tym w wypadkach z udziałem pieszych na przejazdach kolejowo-drogowych	wartość liczbowa	47
LK04	w wypadkach z udziałem osób i poruszających się pojazdów kolejowych, z wyjątkiem samobójstw	wartość liczbowa	0
LK05	w pożarach taboru kolejowego	wartość liczbowa	0
LK06	w innych znaczących wypadkach	wartość liczbowa	0
<b>1.2.2e. łączna liczba zabitych nieupoważnionych osób na terenie kolei, według rodzaju wypadku</b>			
UK00	ogółem we wszystkich znaczących wypadkach	wartość liczbowa	96
UK011	w kolizjach pociągu z pojazdem szynowym	wartość liczbowa	0

Kod	Opis danych	Format danych	Wartość
UK012	w kolizjach pociągu z obiektami wewnątrz skrajni	wartość liczbowa	0
UK02	w wykolejeniach pociągów	wartość liczbowa	0
UK03	w wypadkach na przejazdach kolejowo-drogowych, w tym w wypadkach z udziałem pieszych na przejazdach kolejowo-drogowych	wartość liczbowa	0
UK04	w wypadkach z udziałem osób i poruszających się pojazdów kolejowych, z wyjątkiem samobójstw	wartość liczbowa	96
UK05	w pożarach taboru kolejowego	wartość liczbowa	0
UK06	w innych znaczących wypadkach	wartość liczbowa	0
<b>1.2.2g. inne osoby zabite na peronie</b>			
OKP00	ogółem we wszystkich znaczących wypadkach	wartość liczbowa	1
OKP011	w kolizjach pociągu z pojazdem szynowym	wartość liczbowa	0
OKP012	w kolizjach pociągu z obiektami wewnątrz skrajni	wartość liczbowa	0
OKP02	w wykolejeniach pociągów	wartość liczbowa	0
OKP03	w wypadkach na przejazdach kolejowo-drogowych, w tym w wypadkach z udziałem pieszych na przejazdach kolejowo-drogowych	wartość liczbowa	0
OKP04	w wypadkach z udziałem osób i poruszających się pojazdów kolejowych, z wyjątkiem samobójstw	wartość liczbowa	1
OKP05	w pożarach taboru kolejowego	wartość liczbowa	0
OKP06	w innych znaczących wypadkach	wartość liczbowa	0
<b>1.2.2h. inne osoby zabite poza peronem</b>			
OKE00	ogółem we wszystkich znaczących wypadkach	wartość liczbowa	0
OKE011	w kolizjach pociągu z pojazdem szynowym	wartość liczbowa	0
OKE012	w kolizjach pociągu z obiektami wewnątrz skrajni	wartość liczbowa	0
OKE02	w wykolejeniach pociągów	wartość liczbowa	0
OKE03	w wypadkach na przejazdach kolejowo-drogowych, w tym w wypadkach z udziałem pieszych na przejazdach kolejowo-drogowych	wartość liczbowa	0
OKE04	w wypadkach z udziałem osób i poruszających się pojazdów kolejowych, z wyjątkiem samobójstw	wartość liczbowa	0
OKE05	w pożarach taboru kolejowego	wartość liczbowa	0
OKE06	w innych znaczących wypadkach	wartość liczbowa	0
<b>2. wskaźniki odnoszące się do przewozu towarów niebezpiecznych</b>			



Kod	Opis danych	Format danych	Wartość
N18	całkowita liczba wypadków z udziałem co najmniej jednego pojazdu kolejowego przewożącego towary niebezpieczne	wartość liczbowa	1
N19	wypadki z udziałem co najmniej jednego pojazdu kolejowego przewożącego towary niebezpieczne, w których nie zostały uwolnione towary niebezpieczne	wartość liczbowa	1
N20	wypadki z udziałem co najmniej jednego pojazdu kolejowego przewożącego towary niebezpieczne, w których doszło do uwolnienia towarów niebezpiecznych	wartość liczbowa	0
<b>3. wskaźniki odnoszące się do samobójstw</b>			
N07	samobójstwa	wartość liczbowa	115
N08	próby samobójcze	wartość liczbowa	27
<b>4. wskaźniki odnoszące się do zdarzeń poprzedzających wypadki</b>			
I00	ogółem liczba zdarzeń poprzedzających wypadki	wartość liczbowa	787
I01	złamana (pęknięta) szyna	wartość liczbowa	663
I02	odkształcenie lub inne przesunięcie torów linii kolejowych, tj. torów szlakowych i torów głównych zasadniczych na stacjach kolejowych	wartość liczbowa	26
I03	defekty sygnalizacji	wartość liczbowa	0
I041	minięcie sygnału informującego o niebezpieczeństwie przy przejeżdżaniu przez punkt niebezpieczny	wartość liczbowa	29
I042	minięcie sygnału informującego o niebezpieczeństwie bez przejeżdżania przez punkt niebezpieczny	wartość liczbowa	62
I05	pęknięcia kół w eksploatowanych pojazdach kolejowych	wartość liczbowa	4
I06	pęknięcia osi w eksploatowanych pojazdach kolejowych	wartość liczbowa	3
<b>5. wskaźniki do wyliczenia skutków ekonomicznych wypadków</b>			
C10	skutki ekonomiczne tylko znaczących wypadków	wartość liczbowa (€)	465 777 858
C01	skutki ekonomiczne wypadków śmiertelnych	wartość liczbowa (€)	437 131 425
C02	skutki ekonomiczne poważnych obrażeń	wartość liczbowa (€)	18 391 401
C13	koszty szkód materialnych w taborze kolejowym lub w infrastrukturze (znaczące wypadki)	wartość liczbowa (€)	3 892 905
C17	koszty szkód w środowisku (znaczące wypadki)	wartość liczbowa (€)	1 495
C14	koszty opóźnień spowodowanych znaczącymi wypadkami	wartość liczbowa (€)	6 360 632

Kod	Opis danych	Format danych	Wartość
C15	minuty opóźnień pociągów pasażerskich (znaczące wypadki)	wartość liczbowa (minuty)	57 238
C16	minuty opóźnień pociągów towarowych (znaczące wypadki)	wartość liczbowa (minuty)	30 655
<b>6. wskaźniki odnoszące się do bezpieczeństwa technicznego infrastruktury i jego wdrażania</b>			
<b>6.1. systemy ochrony pociągów</b>			
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)	3,97%
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)	0,04%
<b>6.2. przejazdy kolejowe</b>			
T03	łącznie liczba przejazdów kolejowo-drogowych i przejść dla pieszych (z czynnymi i biernymi systemami zabezpieczeń)	wartość liczbowa	12 417
T06	łącznie liczba przejazdów kolejowo-drogowych i przejść dla pieszych wyposażonych w:	wartość liczbowa	5 618
T07	automatyczne systemy ostrzegania użytkowników (np. światła)	wartość liczbowa	1 126
T081	automatyczne systemy ochrony użytkowników (np. rogatki)	wartość liczbowa	680
T10	automatyczne systemy ochrony i ostrzegania użytkowników oraz z zabezpieczoną częścią kolejową (np. rogatki nad torem kolejowym)	wartość liczbowa	1 392
T15	sterowanie ręczne	wartość liczbowa	2 420



Kod	Opis danych	Format danych	Wartość
T14	łączna liczba przejazdów kolejowo-drogowych i przejść dla pieszych z biernymi systemami zabezpieczeń	wartość liczbowa	6 799
<b>RT. dane referencyjne dotyczące ruchu i infrastruktury</b>			
R01	łączna liczba pociągokilometrów	wartość liczbowa (mln pociągo-km)	238,942
R05	liczba pociągokilometrów dla pociągów pasażerskich	wartość liczbowa (mln pociągo-km)	157,521
R06	liczba pociągokilometrów dla pociągów towarowych	wartość liczbowa (mln pociągo-km)	77,499
R04	liczba pociągokilometrów dla innych pociągów	wartość liczbowa (mln pociągo-km)	3,922
R02	liczba pasażerokilometrów	wartość liczbowa (mln pasażero-km)	12 286,056
R07	liczba tonokilometrów dla ładunków	wartość liczbowa (mln tono-km)	52 217,929
R08	liczba kilometrów linii	wartość liczbowa (km)	19 403,862
R03	liczba kilometrów torów	wartość liczbowa (km)	37 392,525
<b>9. dane referencyjne dla wskaźników ekonomicznych</b>			
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 (€)	2 953 591
R17	wartość domyślna zapobieżenia poważnemu obrażeniu	wartość liczbowa (€)	417 986
R18	domyślna wartość czasu na pasażera pociągu podróżującego w celach służbowych (na godzinę)	wartość liczbowa (€)	31,8
R19	domyślna wartość czasu na pasażera pociągu podróżującego w celach innych niż służbowe (na godzinę)	wartość liczbowa (€)	10,6

Kod	Opis danych	Format danych	Wartość
R20	domyślna wartość czasu dla tony ładunku (na godzinę)	wartość liczbowa (€)	1,9





## Załącznik nr 2. Wyliczenie kosztów opóźnień

Opis parametru	Format danych	Wartość
<b>przewozy pasażerskie</b>		
wartość czasu dla pasażerów podróżujących w celach służbowych	EUR / h	31,824
średni odsetek pasażerów podróżujących w celach służbowych	%	75%
wartość czasu dla pasażerów podróżujących w celach innych niż służbowe	EUR / h	10,608
średni odsetek pasażerów podróżujących w celach innych niż służbowe	%	25%
wartość czasu dla wszystkich pasażerów VT(p)	EUR / h	26,52
współczynnik 1 (K1)		2,5
liczba pasażerokilometrów	mln pas-km	12286,056
liczba pociągokilometrów pociągów pasażerskich	mln poc-km	157,521
koszt 1 minuty opóźnienia pociągu pasażerskiego C(mp)	EUR	86,19
opóźnienia pociągów pasażerskich	minut	57238
<b>przewozy towarowe</b>		
krajowa wartość czasu dla tony towaru (na godzinę)	EUR / h	1,9287
liczba tonokilometrów	mln tono-km	52218,781
liczba pociągokilometrów pociągów towarowych	mln poc-km	77,499
wartość czasu dla pociągów towarowych VT(f)	EUR / h	1299,556935
współczynnik 2 (K2)		2,15
koszt 1 minuty opóźnienia pociągu towarowego C(mf)	EUR	46,56745684
opóźnienia pociągów towarowych	minut	30655

## Załącznik nr 3. Postęp w zakresie interoperacyjności

Informacje wg stanu na koniec roku sprawozdawczego (2020)

1.	Linie wyłączone z zakresu dyrektywy interoperacyjności i dyrektywy bezpieczeństwa	2020
1a	Długość linii wyłączonych z zakresu dyrektywy interoperacyjności [km]	58,302
1b	Długość linii wyłączonych z zakresu dyrektywy bezpieczeństwa [km]	58,302

2.	Długość nowych linii dopuszczonych do eksploatacji przez NSA w roku sprawozdawczym	
2a	Całkowita długość linii [km]	0

3.	Stacje dostosowane do potrzeb osób o ograniczonej mobilności (na koniec roku)	
3a	Stacje kolejowe zgodne z TSI PRM	4
3b	Stacje kolejowe zgodne z TSI PRM – częściowa zgodność z TSI	-
3c	Dostępne stacje kolejowe	-
3d	Pozostałe stacje	-

4.	Licencje maszynistów (na koniec roku)	
4a	Całkowita liczba licencji europejskich wydanych zgodnie z dyrektywą o maszynistach	20 642
4b	Liczba nowych licencji (pierwsze wydanie)	19 578

5.	Całkowita liczba pojazdów dopuszczonych do obrotu na podstawie dyrektywy o interoperacyjności (EU) 2016/797 (w roku sprawozdawczym) <sup>8</sup>	
5a	Pierwsze dopuszczenie do eksploatacji – ogółem	0
5aa	Wagony	0
5ab	Lokomotywy	0
5ac	Pojazdy pasażerskie bez napędu	0
5ad	Zespoły trakcyjne	0
5ae	Pojazdy specjalne	0
5b	Dodatkowe dopuszczenie do eksploatacji – ogółem	0
5ba	Wagony	0
5bb	Lokomotywy	0
5bc	Pojazdy pasażerskie bez napędu	0
5bd	Zespoły trakcyjne	0
5be	Pojazdy specjalne	0
5c	Dopuszczenie do eksploatacji w trybie zgodności z typem – ogółem	47
5ca	Wagony	0
5cb	Lokomotywy	9
5cc	Pojazdy pasażerskie bez napędu	12
5cd	Zespoły trakcyjne	6
5ce	Pojazdy specjalne	20
5d	Dopuszczenie do eksploatacji po odnowieniu lub modernizacji – ogółem	0

<sup>8</sup> Polska rozpoczęła stosowanie dyrektywy 2016/797 od 31 października 2020 r.



5da	Wagony	0
5db	Lokomotywy	0
5dc	Pojazdy pasażerskie bez napędu	0
5dd	Zespoły trakcyjne	0
5de	Pojazdy specjalne	0
5e	<b>Zezwolenia w oparciu o zgodność z typem</b>	47
5ea	Wagony	0
5eb	Lokomotywy	9
5ec	Pojazdy pasażerskie bez napędu	12
5ed	Zespoły trakcyjne	6
5ee	Pojazdy specjalne	20

<b>6.</b>	<b>Pojazdy wyposażone w ERTMS (na koniec roku)</b>	
6a	Pojazdy trakcyjne, w tym zespoły trakcyjne, wyposażone w ERTMS poziomu 1	120*
6b	Pojazdy trakcyjne, w tym zespoły trakcyjne, wyposażone w ERTMS poziomu 2	351*
6c	Pojazdy trakcyjne, w tym zespoły trakcyjne, niewyposażone w ERTMS	4905*

<b>7.</b>	<b>Liczba pracowników NSA (w ekwiwalencie pełnego czasu pracy - FTE) na koniec roku</b>	
7a	Liczba pracowników (FTE) zatrudnionych przy certyfikacji bezpieczeństwa	8,3
7b	Liczba pracowników (FTE) zatrudnionych przy dopuszczeni dla pojazdów	7,8
7c	Liczba pracowników (FTE) zatrudnionych przy nadzorze	92,5
7d	Liczba pracowników (FTE) realizujących zadania związane z koleją	116,65

\* Dane wynikające z ankiet przewoźników za 2020 r.

## Spis skrótów i pojęć

Przedsiębiorstwa, instytucje i organizacje		
1.	ERA lub Agencja	- Agencja Kolejowa Unii Europejskiej
2.	NSA	- Krajowy organ ds. bezpieczeństwa
3.	PKBWK	- Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych – niezależna, stała komisja działająca przy ministrze właściwym ds. transportu, prowadząca badania poważnych wypadków, wypadków i incydentów
4.	PKP PLK	- PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
5.	UE	- Unia Europejska
6.	UTK lub Urząd	- Urząd Transportu Kolejowego
Regulacje prawne		
1.	decyzja 2009/460/WE	- Decyzja Komisji z dnia 5 czerwca 2009 r. dotycząca przyjęcia wspólnej metody oceny bezpieczeństwa służącej stwierdzeniu, czy osiągnięto wymagania bezpieczeństwa, o której mowa w art. 6 dyrektywy 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz. Urz. UE L 150 z 13 czerwca 2009, s. 11)
2.	decyzja 2012/226/UE	- Decyzja Komisji z dnia 23 kwietnia 2012 r. w sprawie drugiego pakietu wspólnych wymagań bezpieczeństwa dotyczących systemu kolejowego (Dz. Urz. UE L 115 z 27 kwietnia 2012, s. 27)
3.	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 przedsiębiorstwom kolejowym, oraz dyrektywę 2001/14/WE w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz certyfikację w zakresie bezpieczeństwa (Dz. Urz. UE L 164 z 30 kwietnia 2004 r., s.44, z późn. zm.)
4.	dyrektywa 2016/797/UE	- Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz. Urz. UE L 138 z 26 maja 2016, s. 44, z późn. zm.)
5.	dyrektywa 2016/798/UE	- Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei (Dz. Urz. UE L 138 z 26 maja 2016, s. 102, z późn. zm.)
6.	dyrektywa 2020/700	- Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/700 z dnia 25 maja 2020 r. zmieniająca dyrektywy (UE) 2016/797 i (UE) 2016/798 w odniesieniu do przedłużenia okresu ich transpozycji (Dz. Urz. UE L 165 z 27 maja 2020 r., s. 27)
7.	Prawo przedsiębiorców	- ustawa Prawo przedsiębiorców z 6 marca 2018 r. (Dz.U. z 2019 r. poz. 1292, z późn. zm.)
8.	rozporządzenie nr 1158/2010	- Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1158/2010 z dnia 9 grudnia 2010 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do zgodności z wymogami dotyczącymi uzyskania kolejowych certyfikatów bezpieczeństwa (Dz. Urz. UE L 326 z 10 grudnia 2010 r., s. 11)
9.	rozporządzenie nr 1169/2010	- Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1169/2010 z dnia 10 grudnia 2010 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do zgodności z wymogami dotyczącymi uzyskania kolejowych autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa (Dz. Urz. UE L 327 z 11 grudnia 2010 r., s. 13)
10.	rozporządzenie nr 445/2011	- Rozporządzenie Komisji (UE) nr 445/2011 z dnia 10 maja 2011 r. w sprawie systemu certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie w zakresie obejmującym wagony towarowe oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 653/2007 (Dz. Urz. UE L 122 z 11 maja 2011 r., s. 22, z późn. zm.)



11.	rozporządzenie nr 1078/2012	-	Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1078/2012 z dnia 16 listopada 2012 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do monitorowania, która ma być stosowana przez przedsiębiorstwa kolejowe i zarządców infrastruktury po otrzymaniu certyfikatu bezpieczeństwa lub autoryzacji bezpieczeństwa oraz przez podmioty odpowiedzialne za utrzymanie (Dz. Urz. UE L 320 z 17 listopada 2012, s. 8)
12.	rozporządzenie nr 402/2013	-	Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 402/2013 z dnia 30 kwietnia 2013 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka i uchylające rozporządzenie (WE) nr 352/2009 (Dz. Urz. UE L 121 z 3 maja 2013 r., s. 8)
13.	rozporządzenie nr 2018/761	-	Rozporządzenie delegowane Komisji UE 2018/761 z dnia 16 lutego 2018 r. ustanawiające wspólne metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do nadzoru sprawowanego przez krajowe organy ds. bezpieczeństwa po wydaniu jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa lub autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa na podstawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 i uchylającego rozporządzenie Komisji (UE) nr 1077/2012 (Dz. Urz. UE. L Nr 129, str.16)
14.	rozporządzenie nr 2018/762	-	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 Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 oraz uchylające rozporządzenia Komisji (UE) nr 1158/2010 i (UE) nr 1169/2010 (Dz. Urz. UE L 129 z 25 maja 2018 r., s. 26, z późn. zm.)
15.	rozporządzenie nr 2018/763	-	Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2018/763 z dnia 9 kwietnia 2018 r. ustanawiające praktyczne zasady wydawania jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa przedsiębiorstwom kolejowym na podstawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 oraz uchylające rozporządzenie Komisji (WE) nr 653/2007 (Dz. Urz. UE L 129 z 25 maja 2018 r., s. 49, z późn. zm.)
16.	rozporządzenie nr 776/2019	-	Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/776 z dnia 16 maja 2019 r. zmieniające rozporządzenia Komisji (UE) nr 321/2013, (UE) nr 1299/2014, (UE) nr 1301/2014, (UE) nr 1302/2014 i (UE) nr 1303/2014, rozporządzenie Komisji (UE) 2016/919 oraz decyzję wykonawczą Komisji 2011/665/UE w odniesieniu do dostosowania do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 oraz realizacji celów szczegółowych określonych w decyzji delegowanej Komisji (UE) 2017/1474 (Dz. Urz. UE L 139 z 27 maja 2019 r., s. 108).
17.	rozporządzenie nr 779/2019	-	Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/779 z dnia 16 maja 2019 r. ustanawiające szczegółowe przepisy dotyczące systemu certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie pojazdów zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 oraz uchylające rozporządzenie Komisji (UE) nr 445/2011 (Dz. Urz. UE L 139 I z 27 maja 2019 r., s. 360, z późn. zm.)
18.	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, z późn. zm.)
19.	rozporządzenie w sprawie kontroli	-	Rozporządzenie Rady Ministrów w sprawie trybu wykonywania kontroli przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego z dnia 27 grudnia 2017 r. (Dz. U. z 2017 r. poz. 2488)
20.	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)
21.	rozporządzenie w sprawie przejazdów kolejowo-drogowych	-	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie (Dz. U. z 2015 r., poz. 1744, z późn. zm.)
22.	TSI	-	Techniczne Specyfikacje Interoperacyjności

23.	TSI ENE	-	Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1301/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Energia” systemu kolei w Unii (Dz. Urz. UE L 356 z 12 grudnia 2014 r., s. 179, z późn. zm.)
24.	TSI INF	-	Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1299/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. dotyczące technicznych specyfikacji interoperacyjności podsystemu „Infrastruktura” systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz. Urz. UE L 356 z 12 grudnia 2014 r., s. 1, z późn. zm.)
25.	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., s. 110, z późn. zm.)
26.	TSI TAF	-	Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1305/2014 z dnia 11 grudnia 2014 r. dotyczące technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu aplikacji telematycznych dla przewozów towarowych wchodzącego w skład systemu kolei w Unii Europejskiej i uchylające rozporządzenie (WE) nr 62/2006 (Dz. Urz. UE L 356 z 12 grudnia 2014 r., s. 438, z późn. zm.)
27.	TSI TAP	-	Rozporządzenie Komisji (UE) nr 454/2011 z dnia 5 maja 2011 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Aplikacje telematyczne dla przewozów pasażerskich” transeuropejskiego systemu kolei (Dz. Urz. UE L 123 z 12 maja 2011 r., s. 11, z późn. zm.)
28.	ustawa o transporcie kolejowym	-	Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2020 r., poz. 1043)
29.	ustawa o zmianie ustawy o transporcie kolejowym	-	Ustawa z dnia 30 marca 2021 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Dz.U. z 2021 r. poz. 780)
<b>Pozostałe pojęcia</b>			
1.	CST	-	Wspólne cele bezpieczeństwa (ang. <i>Common Safety Targets</i> )
2.	DSAT	-	Urządzenia wykrywania stanów awaryjnych taboru
3.	DSU	-	Dokumentacja systemu utrzymania
4.	ECM	-	Podmiot odpowiedzialny za utrzymanie pojazdu kolejowego (ang. <i>Entity in Charge of Maintenance</i> )
5.	ERTMS	-	Europejski System Zarządzania Ruchem Kolejowym (ang. <i>European Rail Traffic Management System</i> )
6.	ETCS	-	Europejski System Sterowania Pociągiem (ang. <i>European Train Control System</i> )
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.	MMS	-	System Zarządzania Utrzymaniem (ang. <i>Maintenance Management System</i> )
12.	NDT	-	Badania nieniszczące (ang. <i>Non-destructive tests</i> )
13.	NRV	-	Krajowe wartości referencyjne (ang. <i>National Reference Value</i> )
14.	OTP	-	Obsługa techniczna przekaźnika



15.	poc-km	-	Pociągokilometr
16.	POIiŚ	-	Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko
17.	poważny wypadek	-	Każdy wypadek spowodowany kolizją, wykolejeniem 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
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.	SOK	-	Straż Ochrony Kolei
21.	SPAD	-	Niezatrzymanie się pojazdu kolejowego przed sygnałem „stój” lub w miejscu, w którym powinien się zatrzymać, albo uruchomienie pojazdu kolejowego bez wymaganego zezwolenia (ang. <i>signals passed at danger</i> )
22.	sytuacja potencjalnie niebezpieczna	-	Sytuacja eksploatacyjna lub wydarzenie kolejowe nie będące poważnym wypadkiem, wypadkiem ani incydem, powodujące nieznaczny wzrost ryzyka – do kontrolowanego poziomu nieprzekraczającego poziomu ryzyka akceptowalnego
23.	system kolei lub system kolejowy	-	wyróżniona cechami funkcjonalnymi i technicznymi sieć kolejowa i pojazdy kolejowe przeznaczone do ruchu po tej sieci
24.	VPI	-	Stowarzyszenie Vereinigung der Privatgüterwagen-Interessenten
25.	wypadek	-	Niezamierzone nagłe zdarzenie lub ciąg takich zdarzeń z udziałem pojazdu kolejowego, powodujące negatywne konsekwencje dla zdrowia ludzkiego, mienia lub środowiska; do wypadków zalicza się w szczególności: a) kolizje b) wykolejenia c) zdarzenia na przejazdach d) zdarzenia z udziałem osób spowodowane przez pojazd kolejowy będący w ruchu e) pożar pojazdu kolejowego
26.	znaczący wypadek	-	Znaczący wypadek to wypadek z udziałem co najmniej jednego pojazdu kolejowego będącego w ruchu: a) z przynajmniej jedną ofiarą śmiertelną lub ciężko ranną lub b) 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.
27.	Zespół ds. monitorowania bezpieczeństwa	-	Zespół zadaniowy ds. monitorowania poziomu bezpieczeństwa sektora kolejowego w Polsce działający przy Prezesie Urzędu Transportu Kolejowego

\*stan prawny obowiązujący na ostatni dzień okresu sprawozdawczego, tj. 31 grudnia 2020 r.

## Spis rysunków

Rys. 1. Struktura organizacyjna UTK .....	13
Rys. 2. Liczba przejazdów kolejowo-drogowych i przejść w Polsce w latach 2016-2020 w podziale na aktywne i pasywne.....	15
Rys. 1. Przejazd kolejowy w Imielinie z działającym systemem SPW-1M .....	16
Rys. 3. Średni procent realizacji zaleceń wg poszczególnych raportów PKBWK wydanych w 2020 r. ....	24
Rys. 4. Liczba odpowiedzi niewystarczających w podziale na raporty PKBWK .....	25
Rys. 5. Liczba znaczących wypadków na 1 milion pociągokilometrów w latach 2016-2020.....	27
Rys. 6. Liczba ofiar śmiertelnych w latach 2016-2020.....	29
Rys. 7. Liczba osób ciężko rannych w latach 2016-2020 .....	30
Rys. 8. Koszty znaczących wypadków w mln EUR w latach 2016-2020 .....	31
Rys. 9. Grupy kosztów znaczących wypadków w mln € w latach 2019-2020 .....	31
Rys. 10. Realizacja wspólnych celów w zakresie bezpieczeństwa (2016-2020).....	33
Rys. 11. Liczba zdarzeń poprzedzających wypadki w latach 2016-2020 .....	35
Rys. 12. Udział procentowy poszczególnych zdarzeń poprzedzających wypadki w 2019 r. ....	35
Rys. 13. Liczba wypadków kat. 34 oraz samobójstw i prób samobójczych w latach 2016-2020 .....	36
Rys. 14. Udział procentowy przejazdów kolejowo-drogowych i przejść poszczególnych kategorii na czynnych liniach kolejowych w 2020 r. ....	39
Rys. 15. Miernik wypadkowości na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach według kategorii w latach 2016-2020 .....	39
Rys. 16. Liczba zdarzeń związanych z pracami torowymi w latach 2018-2020 w podziale na poważne wypadki, wypadki i incydenty .....	40
Rys. 17. Przyczyny zdarzeń związanych z wykonywaniem prac inwestycyjnych w latach 2018-2020 .....	41
Rys. 18. Liczba zdarzeń SPAD na liniach kolejowych w latach 2016-2020 .....	42
Rys. 19. Podział zdarzeń SPAD ze względu na rodzaj pominiętego sygnału w latach 2016-2020 .....	43
Rys. 20. Analiza przyczyn wystąpienia zdarzeń SPAD w latach 2018-2020 .....	44
Rys. 21. Struktura zdarzeń SPAD pod względem stażu pracy maszynisty (po lewej) na tle ogólnej struktury stażu pracy maszynistów w Polsce (po prawej) .....	44
Rys. 22. Tematyka spotkań Zespołu ds. monitorowania bezpieczeństwa w latach 2014-2020.....	67
Rys. 23. Liczba stwierdzonych nieprawidłowości w latach 2017-2020 .....	74
Rys. 24. Wskaźnik nieprawidłowości za lata 2017-2020 .....	75
Rys. 25. Obszary, w których odnotowano spadek wskaźnika nieprawidłowości w 2020 r. ....	78
Rys. 26. Obszary, w których odnotowano wzrost wskaźnika nieprawidłowości w 2020 r. ....	78
Rys. 27. Udział zmian wprowadzonych w systemie kolejowym w 2020 r. przez przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury .....	82
Rys. 28. Udział poszczególnych rodzajów zmian wprowadzonych przez przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury w systemie kolejowym w 2020 r. ....	83
Rys. 29. Udział poszczególnych zmian wprowadzonych w systemie kolejowym w 2020 r. przez przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury z uwzględnieniem ich charakteru .....	83
Rys. 30. Udział poszczególnych zmian wprowadzonych w systemie kolejowym w 2020 r. przez podmioty odpowiedzialne za utrzymanie (ECM) z uwzględnieniem ich charakteru.....	84





## Spis tabel

Tab. 1. Zestawienie raportów PKBWK z badania poważnych wypadków, wypadków i incydentów opublikowanych w 2020 r. ....	23
Tab. 2. Liczba znaczących wypadków w latach 2016–2020 .....	27
Tab. 3. Liczba ofiar śmiertelnych we wszystkich kategoriach osób w latach 2016–2020 .....	28
Tab. 4. Liczba osób ciężko rannych w latach 2016–2020 .....	30
Tab. 5. Koszty znaczących wypadków w EUR w latach 2016–2020 .....	31
Tab. 6. Osiągnięte wartości CST dla Polski w 2020 r. ....	32
Tab. 7. Zdarzenia poprzedzające wypadki w latach 2016–2020 .....	34
Tab. 8. Propozycje działań ograniczających ryzyko wystąpienia zdarzenia SPAD .....	45
Tab. 9. Zmiany w przepisach prawa wynikające z regulacji prawnych UE .....	50
Tab. 10. Inne zmiany w przepisach prawa krajowego .....	55
Tab. 11. Zestawienie liczby wydanych certyfikatów bezpieczeństwa część A i B w latach 2016–2020 .....	58
Tab. 12. Zestawienie liczby wydanych autoryzacji bezpieczeństwa w latach 2016–2020 .....	59
Tab. 13. Zestawienie zezwoleń dla pojazdów wydanych przed 31 października 2020 r. ....	59
Tab. 14. Zestawienie liczby wydanych certyfikatów podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie oraz certyfikatów w zakresie funkcji systemu utrzymania w latach 2016–2020 .....	62
Tab. 15. Wybrane obszary, w których podczas kontroli stwierdzono nieprawidłowości w 2020 r. oraz porównanie wskaźnika nieprawidłowości w latach 2019-2020 .....	76





Urząd Transportu Kolejowego  
Al Jerozolimskie 134  
02-305 Warszawa  
[www.utk.gov.pl](http://www.utk.gov.pl)