

Warszawa, dnia 30 września 2024 r.

Poz. 17

OBWIESZCZENIE

PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO

z dnia 30 września 2024 r.

w sprawie ogłoszenia rocznego raportu w sprawie bezpieczeństwa za rok 2023

Na podstawie art. 17ab ust. 4 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jedn.: Dz. U. z 2024 r. poz. 697) ogłasza się roczny raport w sprawie bezpieczeństwa za rok 2023, który stanowi załącznik do obwieszczenia.

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego *Ignacy Góra*



Raport w sprawie bezpieczeństwa

2023

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



Urząd Transportu Kolejowego
Al. Jerozolimskie 134
02-305 Warszawa

www.utk.gov.pl

Warszawa 2024

ISBN 978-83-67938-17-4

Spis treści

1. Wprowadzenie.....	5
1.1. Cel i zakres raportu.....	5
1.2. Główne wnioski z okresu sprawozdawczego.....	6
2. English Summary	9
2.1. Purpose and scope of the report.....	9
2.2. Main conclusions from the reporting period.....	10
3. Programy i inicjatywy w zakresie bezpieczeństwa.....	13
3.1. Kontekst organizacyjny.....	13
3.2. Cele strategiczne Prezesa UTK i ich realizacja.....	15
3.2.1. Poprawa bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych.....	17
3.2.2. Centrum Egzaminowania i Monitorowania Maszynistów	20
3.2.3. Wsparcie wdrażania interoperacyjności	21
3.2.4. Działania edukacyjne.....	22
3.3. Rekomendacje w zakresie bezpieczeństwa.....	27
4. Zmiana stanu bezpieczeństwa	33
4.1. Analiza znaczących wypadków	33
4.1.1. Liczba znaczących wypadków	33
4.1.2. Ofiary śmiertelne i ciężko ranni.....	33
4.1.3. Koszty znaczących wypadków.....	35
4.2. Wspólne cele bezpieczeństwa (CST).....	37
4.3. Liczba zdarzeń poprzedzających wypadki.....	39
4.4. Przedstawienie wybranych rodzajów zdarzeń.....	41
4.4.1. Wypadki z udziałem osób (CST 5. - ryzyko dla osób nieupoważnionych).....	42
4.4.2. Wypadki na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach (CST 3.1. - ryzyko dla użytkowników przejazdów).....	43
4.4.3. Zdarzenia w trakcie prowadzenia prac inwestycyjnych (CST 2. - ryzyko dla pracowników)	46
4.4.4. Pominięcia sygnału „Stój”	49
4.5. Awarie i usterki taboru.....	53
5. Ramy prawne	57
5.1. Zmiany w przepisach prawa	57
5.2. Odstępstwa dotyczące certyfikacji ECM.....	68
6. Działalność Prezesa UTK	71
6.1. Certyfikaty i autoryzacje bezpieczeństwa	71
6.2. Zezwolenia na wprowadzenie do obrotu pojazdów kolejowych.....	72
6.3. Certyfikaty podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie	74
6.4. Licencjonowanie maszynistów	75
6.5. Inne rodzaje działalności NSA	76
6.6. Koordynacja i współpraca z innymi NSA	77
6.7. Wymiana informacji NSA z przedsiębiorstwami.....	78
7. Nadzór	83
7.1. Strategia, plan i procedury nadzoru.....	83
7.2. Wyniki procesu nadzoru	86
7.3. Koordynacja i współpraca z innymi NSA	96

8. Stosowanie wspólnych metod bezpieczeństwa.....	98
8.1. Zastosowanie CSM dotyczących systemu zarządzania bezpieczeństwem	98
8.2. Zastosowanie CSM w zakresie oceny i wyceny ryzyka	99
8.3. Zastosowanie CSM monitorowanie	103
8.4. Uczestnictwo i realizacja projektów unijnych.....	104
9. Kultura bezpieczeństwa.....	106
9.1. Ocena i monitorowanie kultury bezpieczeństwa	106
9.2. Inicjatywy i projekty w obszarze kultury bezpieczeństwa	108
9.3. V Forum Kultury Bezpieczeństwa.....	108
9.3.1. VII Konferencja Kultury Bezpieczeństwa w transporcie kolejowym	109
9.4. Komunikowanie kultury bezpieczeństwa	110
Załącznik nr 1. Wspólne wskaźniki bezpieczeństwa (CSI).....	112
Załącznik nr 2. Wyliczenie kosztów opóźnień.....	121
Załącznik nr 3. Postęp w zakresie bezpieczeństwa	122
10. Spis skrótów i pojęć.....	125
11. Spis rysunków.....	129
12. Spis tabel	130

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, jest nim Prezes 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 w sprawie bezpieczeństwa. Raport zawiera informacje o:

- stanie bezpieczeństwa kolei na szczeblu państwa członkowskiego, w szczególności informacji o realizacji wspólnych wskaźników bezpieczeństwa (CSI);
- ważnych zmianach w prawodawstwie i uregulowaniach dotyczących bezpieczeństwa kolei;
- wydanych jednolitych certyfikatach bezpieczeństwa, certyfikatach podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie (ECM) i autoryzacjach bezpieczeństwa;
- działalności krajowego organu ds. bezpieczeństwa w ciągu roku;
- odstępstwach od obowiązku certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie (ECM);
- doświadczeniach w stosowaniu wspólnych metod oceny bezpieczeństwa (CSM);
- wnioskach wynikających z nadzoru nad zarządcami infrastruktury i przedsiębiorstwami kolejowymi;
- krajowym planie bezpieczeństwa, który określa działania przewidziane do osiągnięcia wspólnych celów bezpieczeństwa (CST) – w przypadku przekroczenia tych wskaźników.

Raport został opracowany z uwzględnieniem wytycznych Agencji Kolejowej Unii Europejskiej¹.

Jednym z celów publikacji przez NSA corocznego raportu w sprawie bezpieczeństwa jest zapewnienie spójnego i porównywalnego zestawu danych o bezpieczeństwie kolei w Unii Europejskiej. Dyrektywa 2016/798 określa 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:

- z przynajmniej jedną ofiarą śmiertelną lub ciężko ranną lub
- powodujące znaczne szkody w taborze, torach kolejowych, instalacjach lub środowisku, tj. szkodę o wartości co najmniej 150 tysięcy euro, lub
- 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 wspólnych wskaźników bezpieczeństwa (CSI).

Znaczących wypadków jest w roku średnio o około połowę mniej niż wypadków, co

¹ „Guide on issuing the NSA Annual Report”, GUI_MRA_002, wersja 3.0, Agencja Kolejowa Unii Europejskiej, 6 kwietnia 2020 r.

powoduje, że dane prezentowane w Raporcie mogą odbiegać od informacji w „Sprawozdaniu ze stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego”.

Raport co do zasady obejmuje swoim zakresem informacje o wypadkach zaistniałych na ogólnodostępnej krajowej sieci kolejowej, zarządzanej przez autoryzowanych zarządców infrastruktury. Aby bardziej szczegółowo omówić niektóre rodzaje zdarzeń, w [rozdziale 4.4](#) znajdują się również dane odnoszące się do ogólnej liczby wypadków, incydentów, które zaistniały zarówno na sieci ogólnodostępnej, jak i sieciach 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.

Zasadnicza 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 art. 17ab ust. 4 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). Raport dostępny jest dla wszystkich zainteresowanych stron – organów administracji publicznej, przedsiębiorców kolejowych, stowarzyszeń i izb gospodarczych.

1.2. Główne wnioski z okresu sprawozdawczego

Rok 2023 jest drugim z rzędu, w którym nie odnotowano poważnych wypadków. Liczba znaczących wypadków wyniosła 233, czyli zwiększyła się o 3,6% w stosunku do roku poprzedniego. W przeliczeniu na milion pociągokilometrów oznacza to wzrost wskaźnika o 0,02, czyli o 2,4% (z 0,82 do 0,84).

Największy wzrost liczby znaczących wypadków na liniach autoryzowanych zarządców infrastruktury kolejowej nastąpił w kategorii kolizji – z 1 do 4 wypadków (300%). Trzy z nich to kolizje z obiektami znajdującymi się na torach kolejowych, w tym z pojazdami drogowymi, czwarty to starcie dwóch pociągów na przejściu rozjazdowym wskutek pominięcia semafora wskazującego sygnał „Stój” przez jednego z maszynistów. Także o 3 zdarzenia (z 58 do 61) wzrosła liczba wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych (5,2%). Więcej wypadków odnotowanych zostało również w przypadku wykolejeń pojazdów kolejowych, których w 2023 r. było 11 (wzrost o 83,3%). Wypadków klasyfikowanych jako inne było 7, o 16,7% więcej niż w roku poprzednim. W kategoriach wypadków z udziałem osób i poruszających się pojazdów kolejowych i pożarów pojazdów kolejowych nastąpił spadek liczby znaczących wypadków odpowiednio o 2% (o 3 wypadki) i 50 % (o 1 wypadek).

W 2023 r. ogólna liczba osób zabitych spadła o 3,6%, natomiast liczba ciężko rannych wzrosła o 24%. W grupie osób ciężko rannych największy wzrost odnotowany został wśród użytkowników przejazdów – z 19 do 24 osób (26,3%). Ogólna liczba poszkodowanych

pracowników wzrosła o 2 osoby, przy czym 3 osoby zginęły, a 4 odniosły ciężkie obrażenia. Trzech pracowników zostało poszkodowanych, w tym dwóch zginęło, podczas wykonywania prac na torach, podczas manewrów zginęła jedna osoba, a dwie odniosły ciężkie obrażenia. Siódmym z poszkodowanych pracowników jest członek drużyny pociągowej, który ucierpiał w zdarzeniu, do którego doszło wskutek pominięcia przez manewrujący tabor tarczy manewrowej wskazującej sygnał „jazda manewrowa zabroniona” i starcia z innym pojazdem kolejowym. Wzrost liczby poszkodowanych w tej grupie osób zwraca uwagę na konieczność podejmowania skuteczniejszych działań przez wykonawców robót, polegających m.in. na odpowiednim odgradzaniu placu budowy od torów czynnych oraz na uzmysławianiu pracownikom, ryzyk występujących nawet przy niewielkich prędkościach poruszających się pojazdów kolejowych, w tym przy pracach manewrowych. Ogólna liczba poszkodowanych pasażerów nie uległa zmianie w stosunku do poprzedniego roku, przy czym zmalała liczba osób zabitych z 3 do 1, a wzrosła o 2 osoby liczba ciężko rannych.

Polska nie przekroczyła w 2023 r. wartości żadnego ze wskaźników CST. Najwyższą wartość osiągnął wskaźnik CST 4, dotyczący ryzyka dla innych osób i wyniósł 75% maksymalnej dopuszczalnej wartości. Był on wyższy o 43,7 punktu procentowego od wskaźnika dla tej kategorii, osiągniętego w roku poprzednim. Wysoki był również wskaźnik ryzyka dla pracowników (CST 2), który wyniósł 71,5%, o 60,9 punktu procentowego więcej niż w 2022 r. Wskaźnik ryzyka dla ogółu społeczeństwa (CST 6) zmalał o 1,2 punktu procentowego w stosunku do 2022 r. i wyniósł 37,6%. Wskazuje to na nieznaczną ogólną poprawę bezpieczeństwa w ruchu kolejowym.

Wśród zdarzeń poprzedzających wypadki najliczniejszą grupę stanowią nadal pęknięcia szyn, jest ich o 27% więcej niż w 2022 r. Podobnie jak w latach poprzednich drugą co do liczebności grupą zdarzeń poprzedzających są pominięcia sygnału „stój”, a ich liczba wzrosła w stosunku do roku poprzedniego o 1,3%. Jednym z działań, które mogą przyczynić się do zmniejszenia liczby zdarzeń SPAD w pewnej perspektywie czasowej jest wprowadzenie od 1 stycznia 2023 r. państwowych egzaminów na licencję i pierwsze świadectwo maszynisty przeprowadzanych przez Prezesa UTK w Centrum Egzaminowania i Monitorowania Maszynistów. Ujednolicenie standardu egzaminowania oraz zwiększenie jego bezstronności dzięki wprowadzeniu egzaminu państwowego powinno przełożyć się również na podniesienie poziomu szkolenia osób wstępujących do zawodu maszynisty.

English summary

2. English Summary

2.1. Purpose and scope of the report

Each European Union member state has been obliged to establish a national safety authority (NSA) for the railway sector. In Poland, in accordance with Art. 10 section 1 of the Railway Transport Act, this function was assigned to the President of the Office of Rail Transport.

To ensure the exchange of knowledge between the NSAs, as well as to provide comparable information on the level of safety of the railway sector in individual EU countries, the NSAs publish an annual report on safety every year. This report contains information about:

- the state of railway safety at Member State level, in particular information on the implementation of common safety indicators (CSI);
- important changes in railway safety legislation and regulations;
- issued single safety certificates, entity in charge of maintenance (ECM) certificates and safety authorisations;
- the activities of the national safety authority during the reported year;
- derogations from the obligation to certify entities in charge of maintenance (ECM);
- experiences in the use of common safety methods (CSMs);
- conclusions resulting from the supervision of infrastructure managers and railway undertakings;
- the national security plan specifying projected activities in order to achieve common security goals (CST) - in the event of exceeding these indicators.

The report was prepared taking into account the guidelines of the European Union Agency for Railways (ERA)².

One of the purposes of the publication of an NSA's annual safety report is to provide a consistent and comparable set of data on rail safety in the European Union. To make this possible, Directive 2016/798 sets out detailed requirements regarding the scope and method of collecting this data. The report includes events classified as significant accidents, which include accidents involving at least one railway vehicle in motion:

- with at least one fatal or seriously injured person or
- causing significant damage to rolling stock, railway tracks, installations or the environment, i.e. damage worth at least EUR 150,000 or
- causing significant traffic disruption, i.e. suspension of railway traffic on the main railway line for at least 6 hours.

Statistics on significant accidents are used to assess the level of safety carried out using the so-called common safety indicators (CSI). On average, there are about half as many significant accidents as there are accidents, which means that the data presented in this Report may differ from the information in the annual "Report on the state of railway traffic safety".

Such report generally covers information on the publicly available national railway network managed by authorized infrastructure managers. In order to discuss certain types of incidents in more detail, section 4.4 also provides data relating to the total number of recorded

² „Guide on issuing the NSA Annual Report”, GUI_MRA_002, version 3.0, European Union Agency for Railways, 6 April 2020.

accidents, which concern both the public network and functionally separated networks intended for the transport of persons, operating on the basis of a safety certificate. The presented data does not include the narrow-gauge railway system, in-plant railway transport, tram transport system, cable and terrain transport, and the metro system.

The main part of the Report, regarding the statistics of significant accidents and CSI, was prepared on the basis of data provided to the President of UTK by certified railway carriers and authorized railway infrastructure managers in their annual safety reports. Data obtained from other sources was also used, including the Railway Event Register (RZK) maintained by the President of UTK, which is one of the basic tools for ongoing monitoring of the safety level of the railway sector in Poland. Unless otherwise indicated in the Report, all provided data and drawings have been prepared by UTK.

Pursuant to the provisions of Art. 17ab section 4 of the Railway Transport Act, the Report is submitted to ERA and published in the Official Journal of the President of UTK and on the ERA's website (www.era.europa.eu). The Report will be available to all interested parties - public administration bodies, railway entrepreneurs, associations and chambers of commerce.

2.2. Main conclusions from the reporting period

2023 has been the second year in a row in which no serious accidents were recorded. The number of significant accidents was 233, which is an increase of 3.6% compared to the previous year. In terms of per million train-kilometres, this means an increase of 0.02, or 2.4% (from 0.82 to 0.84).

The largest increase in the number of significant accidents on the lines of authorized railway infrastructure managers has occurred in the category of collisions - from 1 to 4 accidents (300%). Three of them were collisions with objects located on railway tracks, including road vehicles, the fourth was a collision of two trains at a switch crossing due to one of the drivers missing the semaphore indicating the "Stop" signal. The number of accidents at rail-road crossings also increased by 3 events (from 58 to 61) (5.2%). More accidents were also recorded in the case of derailments of railway vehicles, of which there were 11 in 2023 (an increase of 83.3%). There were 7 accidents classified as other, 16.7% more than in the previous year. In the categories of accidents involving persons and moving railway vehicles and fires involving railway vehicles, there was a decrease in the number of significant accidents by 2% (by 3 accidents) and 50% (by 1 accident), respectively.

In 2023, the total number of people killed decreased by 3.6%, while the number of seriously injured increased by 24%. In the group of seriously injured people, the largest increase was recorded among level crossing users - from 19 to 24 people (26.3%). The total number of injured employees increased by 2 people, with 3 people killed and 4 seriously injured. Three employees were injured, including two who died, while performing work on the tracks, while one person died during shunting and two were seriously injured. The seventh injured employee was a member of the train crew, who was injured in an incident that occurred as a result of the shunting rolling stock bypassing the shunting signal indicating the "shunting movement prohibited" signal and clashing with another rail vehicle. The increase in the number of injured people in this group highlights the need for more effective actions by contractors, including: appropriate fencing off of the construction site from active tracks and raising awareness of employees regarding the risks occurring even at low speeds of rail vehicles, including shunting work. The total number of injured passengers did not change compared to the previous year, while the number of people killed decreased from 3 to 1, and the number of seriously injured increased by 2 people.

Poland did not exceed any of the CST indicators in 2023. The highest value was achieved by CST 4, concerning the risk to other people, and amounted to 75% of the maximum permissible

value. It was higher by 43.7 percentage points than the indicator for this category, achieved in the previous year. The risk indicator for employees (CST 2) was also high, at 71.5%, 60.9 percentage points more than in 2022. The risk indicator for the general public (CST 6) decreased by 1.2 percentage points compared to 2022 and amounted to 37.6%. This indicates a slight overall improvement in rail traffic safety.

Among the events preceding accidents, the largest group is still rail fissures, there were 27% more of them than in 2022. As in previous years, the second largest group of preceding events were omissions of the "stop" signal, and their number increased by 1.3% compared to the previous year. One of the actions that may contribute to reducing the number of SPAD events in a certain timeframe is the introduction of state examinations for the license and first certificate of a train driver conducted by the President of the Office of Rail Transport at the Centre for Examination and Monitoring of Train Drivers from 1 January 2023. Unification of the examination standard and increasing its impartiality thanks to the introduction of the state examination should also translate into an improvement of the level of training of persons entering the profession of a train driver.

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. Realizuje zadania, które wynikają 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 tych obszarach. Prezes UTK nie zajmuje się innymi gałęziami transportu niż transport kolejowy.

Prezes UTK ma ustawowe gwarancje niezależności, które wynikają 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 Generalny.

Swoje zadania Prezes UTK wykonuje przy pomocy Urzędu Transportu Kolejowego. Struktura organizacyjna UTK wynika ze Statutu Urzędu, zatwierdzonego 7 listopada 2017 r. przez Prezesa Rady Ministrów³ i zmienionego w roku 2022 oraz 2023 r., przewidywała 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 Wyrobów – zadania w obszarze nadzoru rynku i interoperacyjności, w tym wydawania zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji;
- obszar nadzoru:
 - Departament Planowania i Nadzoru – koordynacja działań związanych z realizacją czynności nadzorczych Prezesa UTK we wszystkich obszarach działalności;
 - osiem Oddziałów Terenowych – realizacja zadań związanych z bezpośrednim nadzorowaniem funkcjonowania podmiotów;
 - Centrum Egzaminowania i Monitorowania Maszynistów (CEMM) – zadania w obszarze organizacji egzaminów kandydatów na maszynistów oraz dotyczące kwalifikacji personelu kolejowego, nadzoru nad szkoleniem i badaniami personelu kolejowego, utrzymania kompetencji i aktualności przepisów dotyczących personelu kolejowego;

³ zmienionego zarządzeniem nr 204 Prezesa Rady Ministrów z dnia 13 lipca 2022 r. zmieniającego zarządzenie w sprawie nadania statutu Urzędowi Transportu Kolejowego (M.P. poz. 695), które weszło w życie z dniem 19 lipca 2022 r. oraz zarządzeniem nr 14 Prezesa Rady Ministrów z dnia 24 lutego 2023 r. zmieniającego zarządzenie w sprawie nadania statutu Urzędowi Transportu Kolejowego (M.P. poz. 237), które weszło w życie z dniem 1 marca 2023 r.

- obszar regulacji i praw pasażerskich:
 - 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;
 - Departament Obsługi Prawnej – wsparcie prawne dla wszystkich zadań Urzędu;
- wsparcie działalności Urzędu:
 - Biuro Teleinformatyki – obsługa Urzędu w kwestiach informatycznych i telekomunikacyjnych;
 - Biuro Administracyjno-Gospodarcze – obsługa w kwestiach administracyjnych, organizacyjnych, kancelaryjnych i logistycznych;
 - Biuro Dyrektora Generalnego – obsługa kadrowa i finansowa;
 - Biuro Prezesa – określanie działań strategicznych, monitoring i ogólna koordynacja działań UTK.

W 2023 r. wszedł w życie nowy Regulamin organizacyjny, zgodnie z którym w skład UTK wchodziło 11 komórek organizacyjnych w centrali urzędu oraz 8 oddziałów terenowych⁴. W 2023 r. zaczęły obowiązywać zmiany w terytorialnym podziale zadań pomiędzy Oddziałami UTK, przy uwzględnieniu powstałego w listopadzie 2022 r. Oddziału Terenowego w Szczecinie. Zmiana podziału terytorialnego miała na celu zwiększenie efektywności prowadzonych przez Prezesa UTK działań nadzorczych. Zmianie uległa również liczba komórek organizacyjnych w centrali urzędu. Zlikwidowany został Departament Personelu i Przepisów, który realizował zadania dotyczące kwalifikacji personelu kolejowego, nadzoru nad szkoleniem i badaniami personelu kolejowego, utrzymania kompetencji i aktualności przepisów dotyczących personelu kolejowego. Kompetencje realizowane dotychczas przez tę komórkę zostały przypisane do CEMM.

Utworzenie w strukturach UTK nowej jednostki organizacyjnej – Centrum Egzaminowania i Monitorowania Maszynistów – było podyktowane koniecznością realizacji od 1 stycznia 2023 r. nowych zadań ustawowych Prezesa UTK, tj. egzaminowania kandydatów na maszynistów oraz monitorowania kwalifikacji i przebiegu cyklu zawodowego maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe.

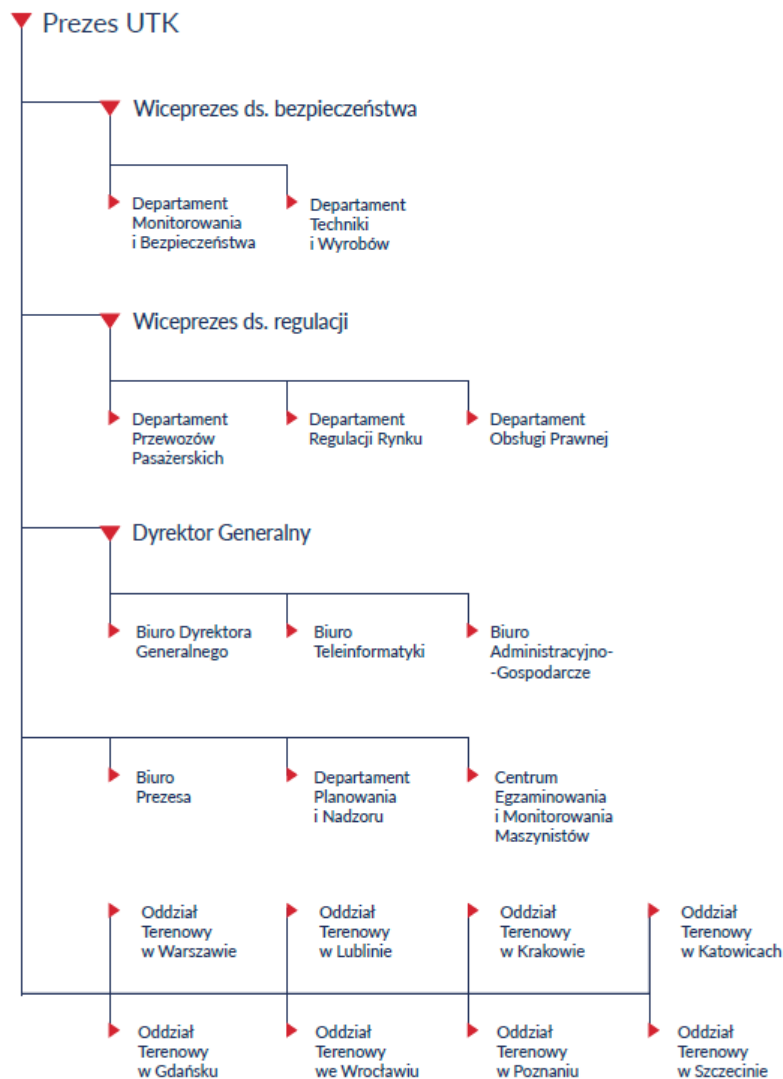
Priorytetowym celem zmiany przepisów legislacyjnych dotyczących szkolenia i egzaminowania maszynistów oraz powstania CEMM jest zwiększenie poziomu bezpieczeństwa transportu kolejowego, ujednolicenie standardu egzaminowania oraz zwiększenie jego bezstronności dzięki wprowadzeniu egzaminu państwowego. Działania te powinny przełożyć się również na podniesienie poziomu szkoleń osób wstępujących do zawodu maszynisty, prowadzonych przez ośrodki szkolenia kandydatów na maszynistów i maszynistów. Szerzej kwestie związane z funkcjonowaniem CEMM opisane zostały w [rozdziale 3.2.2.](#)

Nowy regulamin organizacyjny Urzędu Transportu Kolejowego został wprowadzony 6 marca 2023 r⁵.

⁴ Według stanu na 31 grudnia 2023 r.

⁵ Zarządzeniem nr P.021.6.2023 z dnia 6 marca 2023 r.

Rys. 1. Struktura organizacyjna UTK obowiązująca od 6 marca 2023 r.



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

Dokumentem określającym podstawowe kierunki działania Prezesa UTK w 2023 r. były „Cele strategiczne Urzędu Transportu Kolejowego 2023 – 2027”. Opracowanie to obejmuje, oprócz kwestii związanych z bezpieczeństwem, również całość działań Prezesa UTK powiązanych z interoperacyjnością, regulacją rynku oraz tworzeniem nowoczesnego urzędu.

W obszarze dotyczącym bezpieczeństwa, pierwszym ze sformułowanych celów jest skuteczne monitorowanie bezpieczeństwa i wdrożenie strategii nadzoru. W ramach tego celu realizowane są zadania związane z nadzorem nad zdarzeniami SPAD oraz wprowadzeniem umundurowania pracowników UTK.

Kolejny cel dotyczy certyfikacji podmiotów funkcjonujących na rynku (IV pakiet kolejowy) i obejmuje zadania z zakresu certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie oraz wsparcia wnioskodawców we wdrażaniu nowych wymagań i regulacji.

Określony został również cel, który odnosi się do zapewnienia bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych. Obejmuje on działania na rzecz wdrażania innowacyjnych systemów zabezpieczenia przejazdów kolejowych oraz kampanię medialną „Bezpieczeństwo na przejazdach kolejowo-drogowych”.

Obszar bezpieczeństwa uwzględnia również promowanie kultury bezpieczeństwa. Powiązane z tym celem działania zakładają kontynuowanie idei „Deklaracji w sprawie rozwoju kultury bezpieczeństwa w transporcie kolejowym” oraz podnoszenie świadomości uczestników rynku kolejowego na temat zagrożeń związanych z cyberbezpieczeństwem.

Ostatnim istotnym elementem ujętym w strategii UTK jest edukacja z zakresu bezpieczeństwa, w tym szczególnie realizacja „Kampanii Kolejowe ABC II”. Zgodnie z przyjętymi założeniami działania w obszarze bezpieczeństwa skupiają się na zapewnieniu dalszego, stabilnego wzrostu jego poziomu.

W zakresie zadania dotyczącego tworzenia nowoczesnego urzędu zdefiniowane są cztery podstawowe cele. Pierwszy z nich to budowanie nowoczesnego urzędu, realizowane przez takie działania, jak utworzenie Centrum Egzaminowania i Monitorowania Maszynistów oraz systemu monitorowania czasu pracy maszynistów. Dodatkowym działaniem jest tworzenie wirtualnego UTK, czyli platformy integrującej wszystkie e-usługi UTK za pomocą jednego loginu i hasła. To jedno z ważniejszych zadań Biura Teleinformatyki. Tworzone jest też Centrum Obsługi Pasażerów, czyli telefoniczne centrum informacji o prawach pasażerów. Rozwijany był Zintegrowany System Zarządzania, aby podnieść jakość realizacji usług w urzędzie.

Drugim celem w ramach nowoczesnego urzędu jest budowanie profesjonalnego zespołu. W trosce o wysokie standardy funkcjonowania na rynku transportu kolejowego i zapewnienie jak najwyższego poziomu prowadzonych kontroli wprowadzono Akademię Rozwoju Inspektora. Do realizacji tego celu prowadzi także wdrożenie modelu kompetencyjnego, który wpłynie na sposób zarządzania zespołem. Funkcjonuje również program rozwoju talentów, który służy podniesieniu kwalifikacji pracowników. Dodatkowym działaniem jest upowszechniana w UTK praktyka dzielenia się wiedzą wśród współpracowników, czyli UTK dla UTK.

Innym z istotnych celów w zakresie tworzenia nowoczesnego urzędu jest wyrównywanie poziomu wiedzy podmiotów rynkowych. Jest to realizowane poprzez szkolenia dla uczestników rynku kolejowego w ramach Akademii Wiedzy Kolejowej oraz platformy e-learningowej.

Istotnym z założonych celów związanych z tworzeniem nowoczesnego urzędu są działania odpowiedzialnie społeczne. Realizujemy projekty: charytatywne, zachowujące w pamięci

historię kolejnictwa, promocję zawodów kolejowych oraz wprowadzenie zasad prostego języka w komunikacji z interesariuszami.

W obszarze działania związanym z regulacją rynku zdefiniowano trzy cele. Pierwszym z nich jest zapewnienie niedyskryminujących warunków korzystania z infrastruktury kolejowej i obiektów infrastruktury usługowej, realizowane m.in. przez nadzór nad kształtowaniem opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej i usługowej, wsparcie rozwoju bocznic kolejowych oraz rozwój transportu intermodalnego. Drugim jest nadzór nad przestrzeganiem praw pasażerów, wspomagany m.in. przez kampanię promującą prawa pasażerów w transporcie kolejowym, system kompleksowej obsługi spraw pasażerskich i utworzenie standardów zastępczej komunikacji autobusowej. Kolejny cel to urząd jako źródło danych rynkowych, realizowany poprzez rozwój narzędzi do pozyskiwania i analizy danych, a także tworzenie portalu otwartych, aktualnych danych dotyczących funkcjonowania i bezpieczeństwa systemu kolejowego. Jako ostatni z celów w zakresie regulacji wskazane zostało wsparcie dla alternatywnych środków transportu i Europejskiego Zielonego Ładu. Jest ono realizowane przez podkreślanie atutów transportu kolejowego związanych z ekologią oraz rozwój planów mobilności dla instytucji generujących codzienne podróże, które zmierzają do ograniczenia podróży samochodem.

W zakresie interoperacyjnych działań strategicznych, sformułowano dwa cele. Pierwszym z nich jest nadzór nad wdrażaniem interoperacyjności, w tym nad realizacją strategii wdrożenia ERTMS w Polsce. Drugi cel dotyczy nadzoru nad procesem oceny zgodności i zarządzania ryzykiem i obejmuje opracowanie aplikacji do zarządzania ryzykiem zgodnie z rozporządzeniem 402/2013 oraz poprawę podejścia do zarządzania bezpieczeństwem opartego na ryzyku.

Wybrane zagadnienia, które mają wpływ na bezpieczeństwo, zostały szerzej opisane w [rozdziałach 3.2.1 – 3.2.4.](#) oraz [9.](#)

3.2.1. Poprawa bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych

Wypadki na przejazdach kolejowo-drogowych należą do najczęściej występujących zdarzeń w systemie kolejowym. Corocznie stanowią one około 39%⁶ wszystkich wypadków na liniach kolejowych, a ponadto odpowiadają za co trzecią śmiertelną ofiarę wypadków na kolei. To obszar o podwyższonym ryzyku występowania sytuacji zagrażających bezpieczeństwu zarówno uczestników ruchu kolejowego, jak i drogowego. Zdecydowaną większość zdarzeń powodują użytkownicy przejazdów, którzy nie przestrzegają obowiązujących przepisów lub lekceważą 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 środkiem zapobiegania zdarzeniom na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach jest zastępowanie ich skrzyżowaniami dwupoziomowych (wiaduktami lub tunelami). Tego typu działania pozwalają skutecznie wyeliminować źródło ryzyka, czyli fakt krzyżowania się linii kolejowej i drogi w jednym poziomie. Biorąc jednak pod uwagę niezbędne

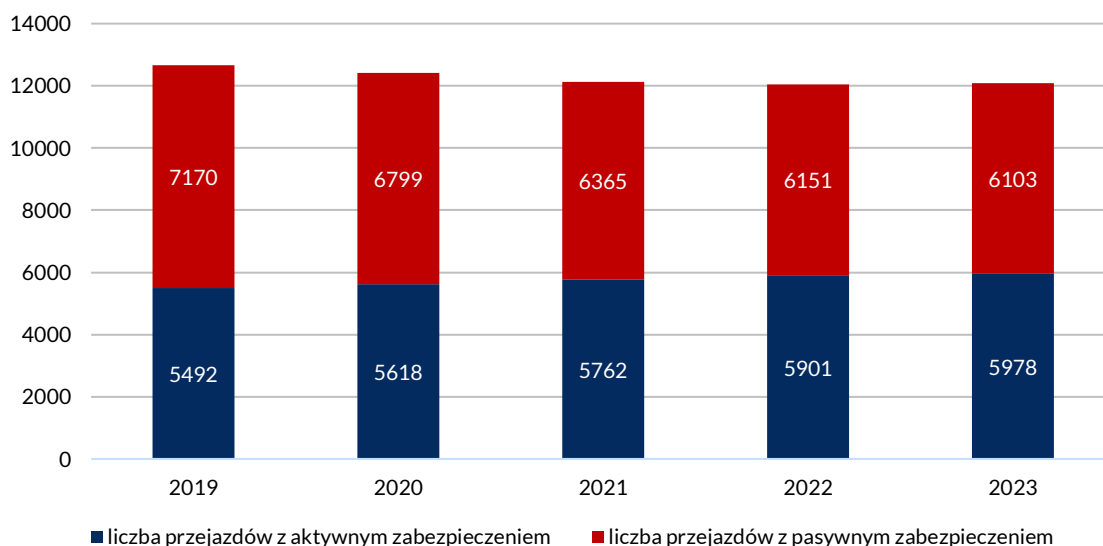
⁶ Średnia za lata 2019-2023.

nakłady finansowe na wdrożenie tego rozwiązania oraz obecną liczbę funkcjonujących przejazdów i przejść, nie jest to sposób możliwy do zastosowania w każdym przypadku.

Kolejną możliwością jest modernizacja przejazdów połączona z podnoszeniem ich kategorii i stopniowe zastępowanie przejazdów kategorii D⁷ przejazdami kategorii B⁸ i C⁹, które są wyposażone w urządzenia ostrzegawcze i zabezpieczające. Modernizacja przejazdów, mimo że jej koszty są znacznie niższe niż budowy skrzyżowań dwupoziomowych, nadal stanowi istotne obciążenie finansowe dla sektora kolejowego.

W 2023 r. ogólna liczba przejazdów na czynnych liniach autoryzowanych zarządców infrastruktury wzrosła z 12 052 do 12 081, przy równoczesnym wzroście udziału przejazdów z aktywnymi zabezpieczeniami do 49,48%. Dla porównania w 2022 r. udział ten wyniósł 48,96%, tj. o 0,52 punktu procentowego mniej.

Rys. 2. Liczba przejazdów kolejowo-drogowych i przejść na czynnych liniach kolejowych autoryzowanych zarządców Polsce w latach 2019-2023 w podziale na aktywne i pasywne



Statystyka zdarzeń za 2023 r. pokazuje, że wśród wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych najczęściej miało miejsce na przejazdach kategorii D, gdzie kierowcy ignorowali znaki nakazujące zatrzymanie. Drugą pod względem liczby wypadków i liczby osób zabitych i ciężko rannych były przejazdy kategorii C. Istotnym czynnikiem w ograniczaniu liczby zdarzeń na przejazdach jest poprawa stopnia przestrzegania przepisów przez użytkowników, budowanie świadomości w zakresie bezpiecznego zachowania w obrębie przejazdów i przejść, a także nieuchronności kary w przypadku nieprzestrzegania przepisów ustawy prawo o ruchu drogowym w odniesieniu do zasad przekraczania przejazdów kolejowo-drogowych.

⁷ kategoria D: przejazdy kolejowo-drogowe, które nie są wyposażone w systemy i urządzenia zabezpieczenia ruchu;

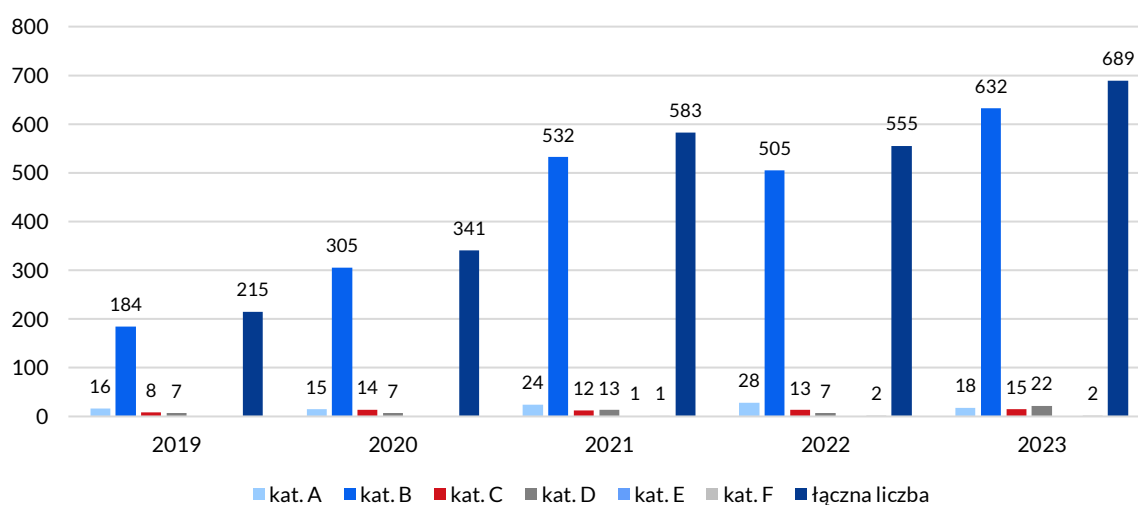
⁸ kategoria B: przejazdy kolejowo-drogowe, na których ruch drogowy jest kierowany przy pomocy samoczynnych systemów przejazdowych, wyposażonych w sygnalizatory świetlne i rogałki, które zamykają ruch drogowy w kierunku wjazdu na przejazd albo wjazdu na przejazd i zjazdu z przejazdu;

⁹ kategoria C: przejazdy kolejowo-drogowe, na których ruch drogowy jest kierowany przy pomocy samoczynnych systemów przejazdowych wyposażonych tylko w sygnalizatory drogowe;

O konieczności zwracania uwagi na niebezpieczeństwa związane z brakiem zachowania ostrożności na przejazdach kolejowo-drogowych i konsekwencje powstałych w ten sposób zdarzeń świadczy też liczba odnotowanych incydentów, do których doszło z przyczyn leżących po stronie użytkowników przejazdów kolejowo-drogowych i przejść.

W latach 2019 – 2023 na 2 383 incydenty kategorii C64¹⁰ i C66¹¹, zaistniałe z przyczyn leżących po stronie użytkowników przejazdów kolejowo-drogowych i przejść, aż 90,05% (2 158 incydentów) miało miejsce na przejazdach kategorii B. Doszło do nich w wyniku zignorowania przez kierującego pojazdem drogowym wskazań prawidłowo działającej sygnalizacji świetlnej i dźwiękowej.

Rys. 3. Zestawienie incydentów kategorii C64 i C66 zaistniałych w latach 2019 - 2023 na liniach kolejowych z przyczyn leżących po stronie użytkowników przejazdów kolejowo-drogowych i przejść



Rosnąca liczba odnotowanych incydentów, do których doszło z winy użytkowników przejazdów kolejowo-drogowych i przejść potwierdza, że zwracanie uwagi na niebezpieczeństwa związane z brakiem ostrożności na przejazdach kolejowo-drogowych i konsekwencje powstałych w ten sposób zdarzeń są konieczne.

Prezes UTK zainicjował i od lat wspiera wdrożenie innowacyjnych rozwiązań technicznych, które zwiększają bezpieczeństwo na przejazdach kolejowo-drogowych. Jedną z funkcjonalności takich systemów, oprócz ostrzegania kierowców o zbliżaniu się do przejazdu, jest monitorowanie przestrzegania przez nich obowiązujących przepisów. Dzięki zastosowaniu urządzeń wykrywających ich naruszenia, proces jest automatyczny. Możliwe jest to dzięki wyposażeniu przejazdu kolejowo-drogowego w kamerę i oprogramowanie, które analizuje otrzymany z niej obraz. Tego typu rozwiązanie umożliwia identyfikację przypadków

¹⁰ kategoria C64 „Złośliwe, chuligańskie lub lekkomyślne występki (np. obrzucenie pociągu kamieniami, kradzież ładunku z pociągu lub składu manewrowego będącego w ruchu, ułożenie przeszkody na torze, dewastacja urządzeń energetycznych, łączności, sterowania ruchem kolejowym lub nawierzchni oraz ingerencja w te urządzenia), bez poszkodowanych lub negatywnych konsekwencji dla mienia lub środowiska, stanowiące zagrożenie dla pasażerów lub pracowników pociągu”;

¹¹ kategoria C66 „Niezatrzymanie się pojazdu drogowego przed zamkniętą rogatką (półrogatką) i uszkodzenie jej lub sygnalizatorów drogowych, na których załączone były sygnały ostrzegające o nadjeżdżającym pociągu, bez kolizji z pojazdem kolejowym”;

nieprzestrzegania przepisów, np. niezatrzymania się przed znakiem B-20 „stop” czy przekroczenia dozwolonej prędkości. W połączeniu z możliwością automatycznego odczytu numeru rejestracyjnego pojazdu, urządzenie może generować informacje dotyczące naruszeń i przekazywać je automatycznie do odpowiednich służb, których zadaniem będzie podjęcie właściwych działań egzekwujących przepisy. Testowe wdrożenia systemów potwierdziły gotowość producentów do dostarczenia odpowiednich urządzeń. Jednak dla zapewnienia ich skuteczności, rozumianej jako możliwość szybkiego i skutecznego wystawiania mandatów na podstawie ich wskazań, konieczne jest wprowadzenie zmian legislacyjnych, o które Prezes UTK kilkakrotnie zabiegał, jednakże do dnia publikacji niniejszego raportu nie zostały wprowadzone do obrotu prawnego.

W 2023 r. kontynuowane było także wsparcie realizacji projektu dodatkowego oznakowania przejazdów unikalnym numerem identyfikacyjnym – tzw. żółtą naklejką. Naklejka z numerem 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 wypadkowi. Obecnie do systemu włączone są przejazdy wszystkich zarządców infrastruktury posiadających autoryzację bezpieczeństwa¹².

Istotnym działaniem jest również edukacja, a w szczególności realizowana przez Prezesa UTK „Kampania Kolejowe ABC II” i „Kampania Kolejowe ABC III”. Projekt ten, współfinansowany ze środków Unii Europejskiej, skierowany jest nie tylko do dzieci, ale również do dorosłych i porusza aspekty bezpiecznego zachowania w sąsiedztwie torów kolejowych, na przejazdach kolejowo-drogowych oraz przejściach. Więcej szczegółów o kampanii można znaleźć w [rozdziale 3.2.4.](#)

3.2.2. Centrum Egzaminowania i Monitorowania Maszynistów

W 2023 r. weszły w życie kompleksowe zmiany w zakresie systemu egzaminowania i monitorowania maszynistów, czyli jednej z najważniejszych grup zawodowych w transporcie kolejowym. Wprowadzenie państwowych egzaminów na maszynistów przeprowadzanych przez Prezesa UTK ma na celu podniesienie poziomu bezpieczeństwa, a ich innowacyjność zapewni wiarygodność, jednolitość i miarodajność. W tym celu Urząd Transportu Kolejowego, przy współudziale Funduszy Europejskich, zbudował nowoczesne Centrum Egzaminowania i Monitorowania Maszynistów (zwaną dalej „CEMM”).

W 2023 r. w Centrum Egzaminowania i Monitorowania Maszynistów odbył się cykl konferencji i warsztatów dla przedstawicieli rynku kolejowego. Tematyka spotkań związana była z nowymi zasadami egzaminowania i monitorowania maszynistów, a w szczególności z systemem maszynista.gov.pl.

Od 1 stycznia 2023 r. oficjalnie funkcjonuje Centrum Egzaminowania i Monitorowania Maszynistów w Warszawie. 5 kwietnia 2023 r., odbył się pierwszy państwowy egzamin na licencję maszynisty przeprowadzony przez Prezesa UTK w CEMM. Wzięło w nim udział 15 uczestników – 3 kandydatki i 12 kandydatów na maszynistów.

¹² Prezes UTK koordynuje projekt w odniesieniu do autoryzowanych zarządców infrastruktury innych niż PKP PLK.

Państwowa forma egzaminu, obowiązująca od początku 2023 r., jest efektem gruntownych zmian w procesie egzaminowania maszynistów, które zainicjował Prezes UTK. Zgodnie z wprowadzoną w 2021 r. nowelizacją ustawy o transporcie kolejowym oraz delegacją ustawową, od 1 stycznia 2023 r. w nowo powstałym CEMM przeprowadzono łącznie z egzaminami poprawkowymi 1 037 egzaminów dla kandydatów ubiegających się o wydanie licencji maszynisty (874 mężczyzn oraz 42 kobiety). Ogółem zdawalność ukształtowała się na poziomie 74%. Egzaminatorzy zatrudnieni przez Prezesa UTK przeprowadzili egzaminy m.in. z wykorzystaniem systemu teleinformatycznego, w jednolitym i obiektywnym standardzie, gwarantując wyznaczony poziom wiedzy i umiejętności osób wchodzących do zawodu.

3.2.3. Wsparcie wdrażania interoperacyjności

W 2023 r. Prezes UTK podejmował liczne działania w zakresie wspierania rozwoju interoperacyjności, a w szczególności wdrażania ERTMS w Polsce. Były one kontynuacją działań z lat poprzednich, a szczególne zaangażowanie należy odnotować w zakresie inicjatywy zabudowy na polskiej sieci kolejowej ETCS w wersji Limited Supervision.

Po opracowaniu w 2022 r. założeń technicznych wdrożenia, w 2023 r. prace skupiły się na trzech zagadnieniach. Pierwszym z nich było uwzględnienie wdrożenia w dokumentach planistycznych. Na szczególną uwagę w tym zakresie zasługuje zaangażowanie Prezesa UTK w prace nad nowym Krajowym Planem Wdrażania Technicznej Specyfikacji Interoperacyjności dla podsystemu „Sterowanie” (dalej zwany „KPW TSI CCS”). W przedstawionych Ministrowi Infrastruktury propozycjach znalazł się szczegółowy plan wdrożenia systemu ETCS LS wraz z harmonogramem czasowym. Plany ostatecznie nie zostały ujęte w pełnym zakresie w KPW TSI CCS, niemniej mają zostać uwzględnione podczas opracowywania suplementu do KPW TSI CCS. Drugą grupę działań stanowiło monitorowanie uwzględnienia instalacji systemu ETCS LS w planach finansowania inwestycji kolejowych. Prezes UTK współpracował w tym zakresie m.in. z Ministerstwem Funduszy i Polityki Regionalnej czy Centrum Unijnych Projektów Transportowych. Trzecią grupę działań stanowiła współpraca z rynkiem dostawców urządzeń sterowania ruchem kolejowym. Działania Prezesa UTK obejmowały organizację i uczestnictwo w konferencjach naukowo-technicznych oraz spotkaniach dwustronnych. Pozwoliły one na przedstawienie dotychczasowych działań, pomysłów i planów w zakresie ETCS LS, a także na wysłuchanie informacji o dotychczasowych doświadczeniach, uwag i wątpliwości potencjalnych przyszłych wykonawców systemu.

Prezes UTK aktywnie działał w zakresie monitorowania migracji do systemu łączności GSM-R oraz korelacji jego wdrożenia z budową systemu ETCS (bez działającego systemu GSM-R nie będzie możliwe wdrożenie systemu ETCS LS, a wdrożenie systemu ETCS LS jest ważne ze względu na bezpieczeństwo systemu kolei w Polsce, ponieważ system ten pozwoli ograniczyć zdarzenia SPAD).

W 2023 r. proces migracji z systemu analogowego 150MHz do systemu GSM-R przebiegał z opóźnieniem i nie zostały osiągnięte cele określone w Krajowym Planie Wdrażania Technicznych Specyfikacji Interoperacyjności Sterowanie z 2017 r. (wraz z suplementem z 2018 r.).

Prezes UTK organizował i prowadził spotkania członków grupy użytkowników ERTMS, która stanowi forum otwartego i zrównoważonego dialogu pomiędzy użytkownikami i dostawcami systemu. Głównymi tematami obrad grupy w 2023 r. były:

- zmiany w TSI Sterowanie;
- doświadczenia koordynatorów testów ESC;
- specyfikowanie testów ESC dla nowych instalacji;
- migracja głosowej łączności radiowej do systemu GSM-R.

W ramach spotkań Grupy Użytkowników ERTMS kwestie te poddano dyskusji. W przypadku zmian w TSI Sterowanie dotyczyła ona głównie obszernych i skomplikowanych przepisów przejściowych związanych z ich wejściem w życie.

Dyskusja dotycząca testów ESC obejmowała dwa zagadnienia – po pierwsze skupiała się na doświadczeniach koordynatorów testów ESC, które pokazały po ich stronie coraz większą świadomość zadań przed nimi stawianych. Rozmowy wykazały również, że podejście podmiotów pełniących rolę koordynatorów testów ESC się różni w wielu aspektach, co oznacza, że niezbędna jest koordynacja lub doprecyzowanie specyfikacji testów. Drugi aspekt to specyfikowanie testów na nowych instalacjach – wyzwania skupiają się tu z jednej strony na doskonaleniu samych testów, a z drugiej strony na grupowaniu instalacji ETCS w typy ESC oraz decydowaniu, czy nowe instalacje mogą być przypisane do typu ESC istniejącego, czy też wymagają stworzenia nowego.

W zakresie migracji głosowej łączności radiowej do systemu GSM-R skupiono się głównie na opóźnieniach w uruchomieniu eksploatacji obserwowanej. W celu właściwego przygotowania zainteresowanych podmiotów do procesu migracji, przewidziana została tzw. eksploatacja obserwowana łączności głosowej w sieci GSM-R na odcinku pilotażowym – linii kolejowej nr 9 Warszawa – Gdańsk. Zarządca infrastruktury pierwotnie zaplanował jej rozpoczęcie na 2 stycznia 2022 r., a potem na czerwiec 2022 r. i następnie na 4 lipca 2023 r. Ostatecznie do dziś nie podjął decyzji oraz nie ogłosił informacji o wyznaczeniu ostatecznego terminu rozpoczęcia eksploatacji obserwowanej łączności głosowej GSM-R.

3.2.4. Działania edukacyjne

Prezes UTK realizuje projekty ukierunkowane na edukację, adresowane do różnych odbiorców. „Akademia Bezpieczeństwa Kolejowego” jest przedsięwzięciem szkoleniowym o ogólnokrajowym zasięgu. Jego 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.

W 2023 r. kontynuowano projekt Akademii Bezpieczeństwa Kolejowego (ABK). Rozpoczęty w 2019 r. projekt obejmuje przede wszystkim organizację i prowadzenie szkoleń o zasięgu ogólnokrajowym z zakresu bezpieczeństwa kolejowego dla przedstawicieli rynku kolejowego oraz pracowników UTK. W warunkach dynamicznie zmieniającego się rynku kolejowego konieczny jest ciągły rozwój kompetencji pracowników tego sektora.

Działania szkoleniowe realizowane są w ramach dwóch bloków tematycznych. Pierwszym z nich jest Akademia Wiedzy Kolejowej, której odbiorcami są szeroko rozumiani uczestnicy rynku kolejowego. Drugi blok tematyczny to Akademia Rozwoju Inspektora. Jego rolą jest

podnoszenie kompetencji inspektorów pracujących w oddziałach terenowych UTK i wykonujących czynności kontrolne w imieniu Prezesa UTK.

Prowadzone działania rozwojowe realizowane w projekcie mają wpływ na wzrost bezpieczeństwa przewozów kolejowych – zatem odbiorcami pośrednimi projektu są wszyscy obywatele korzystający z tego typu transportu.

Projekt jest realizowany z dofinansowaniem ze środków Funduszu Spójności Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 w wysokości 3,6 mln zł (całkowita wartość projektu to 4,3 mln zł).

W 2023 r. odbyło się 19 szkoleń zdalnych i stacjonarnych, podczas których przeszkolono 1 710 uczestników rynku kolejowego. Poza szkoleniami zdalnymi zorganizowane zostały również szkolenia stacjonarne w 6 miastach w Polsce. W 2023 r. po raz pierwszy organizowano stacjonarne warsztaty dla członków komisji kolejowych, które cieszyły się bardzo dużym zainteresowaniem uczestników. Szkolenia realizowane były przez wewnętrznych oraz zewnętrznych trenerów.

Tab. 1. Szkolenia zrealizowane w 2023 r. w ramach Akademii Wiedzy Kolejowej

Lp.	Nazwa szkolenia	Liczba uczestników
1.	Szkolenie dla przewoźników oraz zarządców infrastruktury: aspekt psychologicznej przydatności maszynisty po wydarzeniach traumatycznych podczas wykonywania obowiązków pracowniczych	139
2.	Warsztaty dotyczące uzyskiwania zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji podsystemów instalacji stałych	66
3.	Jak uruchomić bocznicę kolejową/jak rozpocząć działalność na bocznicę kolejowej (praktyczne aspekty uruchomienia i funkcjonowania bocznic)	67
4.	Zestawy specyfikacji Europejskiego Systemu Sterowania Pociągami ERTMS/ETCS oraz Globalnego Systemu Kolejowej Radiokomunikacji Ruchomej ERTMS/GSM-R	113
5.	Określenie obowiązujących wymagań – zezwolenia dla pojazdów kolejowych	54
6.	Oględziny i pomiary taboru i infrastruktury po zdarzeniach kolejowych – szkolenie dla uczestników komisji kolejowych	127
7.	Nowelizacja przepisów rozporządzenia 1371/2007 dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym	123
8.	Szkolenie dla przewoźników oraz zarządców infrastruktury: aspekt psychologicznej przydatności maszynisty po wydarzeniach traumatycznych podczas wykonywania obowiązków pracowniczych	36
9.	Budowa, eksploatacja i utrzymanie nowoczesnego taboru kolejowego, w tym: badania nieniszczące ram wózków jezdnych, zestawów kołowych, ram wagonowych; przygotowywanie założeń techniczno-eksploatacyjnych dla nowego i modernizowanego taboru wagonowego; sporządzanie programów badań dla nowego i modernizowanego taboru wagonowego; ocena stanu technicznego wagonów w eksploatacji – układy hamulcowe, wózki jezdne i zestawy kołowe,	123

	zderzaki, ramy wagonów, układy ogrzewania i klimatyzacji, ocena zgodności	
10.	Udostępnianie obiektów infrastruktury usługowej	81
11.	Komisje Kolejowe	99
12.	Zagospodarowanie terenów przyległych do linii kolejowych w kontekście bezpieczeństwa transportu kolejowego	71
13.	Oględziny i pomiary taboru i infrastruktury po zdarzeniach kolejowych – szkolenie dla uczestników komisji kolejowych	118
14.	Najnowsze zmiany w przepisach prawa dotyczących maszynistów, ze szczególnym uwzględnieniem Rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie licencji maszynisty z 24 listopada 2022 r. oraz Rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie świadectwa maszynisty z 1 grudnia 2022 r.	121
15.	Warsztaty z postępowania administracyjnego przed Prezesem UTK	35
16.	Nadzorcze postępowania administracyjne Prezesa UTK	46
17.	Budowa, eksploatacja i utrzymanie nowoczesnego taboru kolejowego, w tym: badania nieniszczące ram wózków jezdnych, zestawów kołowych, ram wagonowych; przygotowywanie założeń techniczno-eksploatacyjnych dla nowego i modernizowanego taboru wagonowego; sporządzanie programów badań dla nowego i modernizowanego taboru wagonowego; ocena stanu technicznego wagonów w eksploatacji – układy hamulcowe, wózki jezdne i zestawy kołowe, zderzaki, ramy wagonów, układy ogrzewania i klimatyzacji, ocena zgodności	124
18.	Komisje Kolejowe	85
19.	Komisje Kolejowe	82

W 2023 r. odbył się również cykl 12 szkoleń w ramach Programu Startowego Inspektora. Wzięło w nich udział 149 uczestników. Te szkolenia skierowane były do wszystkich pracowników oddziałów terenowych.

Kolejnym projektem związanym z edukacją jest „Kampania Kolejowe ABC II” oraz „Kampania Kolejowe ABC III”.

„Kampania Kolejowe ABC II” to zainicjowana przez Prezesa UTK druga edycja programu edukacyjnego z zakresu bezpieczeństwa na terenach kolejowych. Jej celem było uwrażliwienie dzieci i młodzieży oraz ich rodziców, nauczycieli i wychowawców na zasady bezpieczeństwa obowiązujące na przejazdach kolejowych, dworcach, peronach i w pociągach oraz promowanie wzorców odpowiedzialnego zachowania się w pobliżu torów. „Kampania Kolejowe ABC II” to źródło wiedzy na temat sposobów właściwego reagowania w sytuacjach zagrożenia życia lub zdrowia. Grupami docelowymi projektu były dzieci w wieku przedszkolnym i szkolnym z klas I-VI szkół podstawowych oraz osoby dorosłe – rodzice i opiekunowie, nauczyciele i wychowawcy dzieci w wieku przedszkolnym i szkolnym.

Projekt był współfinansowany ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 w wysokości 48,36 mln zł (całkowita

wartość projektu to 56,89 mln zł). Projekt realizowany był od 1 października 2020 r. do 30 września 2023 r.

W 2023 r. w ramach „Kampanii Kolejowe ABC II” przeprowadzonych zostało 120 lekcji w szkołach i przedszkolach. Wzięło w nich udział 4 124 dzieci. Zajęcia edukacyjne prowadzono w placówkach oświatowych na terenie całej Polski, w szczególności w gminach, w których doszło do tragicznych wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych. Aplikacje interaktywne, edukacja z wykorzystaniem nowych technologii wspomagały proces zapamiętywania i przyswajania wiedzy. W efekcie dzieci i młodzież rozwijały zdolności poznawcze, takie jak uwaga, myślenie przyczynowo-skutkowe, spostrzegawczość. Kształtowały umiejętności bezpiecznego poruszania się w pobliżu linii kolejowych, rozwijały umiejętności przewidywania, podejmowania właściwych decyzji, odpowiedzialność za bezpieczeństwo swoje i innych. Podczas zajęć dzieci miały okazję poznać m.in. zasady bezpiecznego podróżowania koleją oraz znaczenie znaków drogowych stawianych przed przejazdami kolejowymi. Łącznie w czasie drugiej edycji projektu do 30 września 2023 r. w zajęciach edukacyjnych wzięło udział 10 609 dzieci z 333 placówek z całej Polski.



W ramach projektu „Kampania Kolejowe ABC II” prowadzona była także informacyjno-edukacyjna kampania medialna na rzecz poprawy szeroko rozumianego bezpieczeństwa pasażerów kolei. Jej bezpośredni odbiorcy to: dzieci w wieku przedszkolnym i szkolnym oraz ich nauczyciele, wychowawcy i opiekunowie. Kampania realizowana była zarówno na szczeblu ogólnopolskim, jak i lokalnym. W ramach kampanii medialnej stworzono 5 spotów edukacyjnych (animacje) dla dzieci, 3 spoty edukacyjne skierowane do dorosłych, w których zostały poruszone tematy dotyczące bezpiecznego zachowania się na terenach kolejowych i podczas podróży pociągiem. Powstało także 5 spotów radiowych, które skierowane były m.in. do kierowców samochodów.

Działania edukacyjne realizowane były również w dzienniku elektronicznym Librus, który służy rodzicom i nauczycielom do rejestracji przebiegu nauczania, wglądu do obecności ucznia w szkole oraz jego ocen. O zasadach bezpieczeństwa na kolei można było dowiedzieć się, stojąc na przystanku autobusowym czy jadąc samochodem. W ramach „Kampanii Kolejowe ABC II” powstały 3 różne kreacje na billboardy i 3 kreacje na citylighty. Właściwe zachowania na kolei przybliżane były również poprzez media społecznościowe – kampania ma swoje profile na Facebooku, Instagramie i TikToku. Zorganizowano wiele konkursów, przygotowano zagadki, łamigłówki oraz ciekawostki ze świata kolei, za pomocą których przekazywano wiedzę o bezpieczeństwie na terenach kolejowych zarówno dzieciom, jak i dorosłym.

W lutym 2023 r. w trasę wyruszyła lokomotywa PKP Intercity w barwach „Kampanii Kolejowe ABC II”, która promuje hasło „Bezpieczeństwo – ważna sprawa, na kolei to podstawa”. 14 czerwca 2023 r. na terenie stacji Gdańsk Główny został zaprezentowany skład PKP Szybkiej Kolei Miejskiej w Trójmieście w okleinie „Kampanii Kolejowe ABC II”. Kolorowe pociągi PKP SKM w Trójmieście i Kolei Małopolskich podczas wakacji 2023 r. były mobilnymi ambasadorami kampanii edukacyjnej UTK.

Odbiorcy „Kampanii Kolejowe ABC II” spędzali również wakacje z Rogatkiem podczas rodzinnych pikników wakacyjnych. W 2022 r. i 2023 r. odbyło się łącznie 8 pikników w popularnych miejscowościach turystycznych oraz 2 duże wydarzenia edukacyjne. W 2023 r. pikniki zostały zorganizowane w Helu, Świnoujściu, Wiśle i Darłowie. W czerwcu 2023 r. odbyło się duże wydarzenie edukacyjno-informacyjne na Placu Litewskim w Lublinie.

Podczas trwania projektu ogłoszone zostały 2 ogólnopolskie konkursy związane z bezpieczeństwem na terenach kolejowych dla dzieci ze szkół podstawowych. W ramach pierwszego konkursu projekty prac przygotowało aż 40,5 tys. uczniów, a w ramach drugiego konkursu niemal 19 tys. uczniów. Prace, które zwyciężyły, były elementem wideomappingu 3D, który został wyeksponowany podczas Wydarzenia zimowego we Wrocławiu (grudzień 2022 r.) oraz letniego w Lublinie.

W 2023 r. działania edukacyjne z wykorzystaniem elementów kampanii były prowadzone także podczas takich imprez jak: Dni Otwarte Funduszy Europejskich, Dzień Dziecka w KPRM, Noc Muzeów, X Wystawa Makiet Kolejowych w Szczecinie, zakończenie sezonu turystycznego w Parowozowni Skierniewice, Kolejowa Kropla Krwi w Poznaniu, wydarzenie plenerowe „Świat ulic” w Wojniczu, „Parada Parowozów” w Parowozowni Wolsztyn Instytucji Kultury Województwa Wielkopolskiego, Dni Otwarte Kolei Dolnośląskich, Otwarcie Dworca Kolejowego w Stalowej Woli czy Festiwal Zabytków Techniki w Jaworzynie Śląskiej.

We wrześniu 2023 r. została podpisana pre-umowa o dofinansowanie projektu „Kampania Kolejowe ABC III” ze środków programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027. Projekt został zaplanowany na lata 2023-2027.

Jest to trzeci etap programu z zakresu edukacji bezpieczeństwa skierowanego do dzieci i młodzieży oraz ich rodziców, nauczycieli i wychowawców. Głównymi adresatami działań są dzieci uczęszczające do przedszkoli oraz szkół podstawowych (klasy I-III, IV-VI, VII-VIII). Celem przedsięwzięcia jest propagowanie zasad bezpieczeństwa oraz wzorców odpowiedzialnego zachowania się na drogach, ze szczególnym uwzględnieniem obszarów stacji, przystanków i przejazdów kolejowych.

Od 1 października 2023 r. do końca roku 2023 w ramach projektu „Kampania Kolejowe ABC III” przeprowadzonych zostało 47 lekcji bezpośrednio w szkołach i przedszkolach. Wzięto w nich udział 2 127 dzieci. W okresie trwania projektu planowane jest przeprowadzenie łącznie około 1 200 prelekcji (zajęć) na terenie wszystkich województw Polski dla 36 tys. dzieci z grup docelowych.

Założeniem trzeciej edycji kampanii jest dotarcie do jak największej liczby osób, poszerzenie grupy odbiorców dziecięcych o klasy VII i VIII szkół podstawowych.

Jednocześnie zostanie zrealizowana ogólnopolska edukacyjno-informacyjna kampania medialna. Rozpoczęcie prac i działań związanych z tą kampanią planowane jest na I-II kw. 2025 r. Do końca trwania projektu będzie ona realizowana m.in. w telewizji, radiu, Internecie oraz mediach społecznościowych. Zostaną również zorganizowane liczne ogólnopolskie konkursy dla dzieci i młodzieży oraz pikniki edukacyjne i wydarzenia lokalne dla całych rodzin.

3.3. Rekomendacje w zakresie bezpieczeństwa

W oparciu o zapisy ustawy o transporcie kolejowym polski organ dochodzeniowy Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych (zwana dalej „PKBWK”) prowadzi postępowanie po każdym poważnym wypadku. W szczególnych sytuacjach, określonych zapisami ustawy, Komisja może prowadzić postępowanie także po zaistnieniu wypadku lub incydentu.

Z prowadzonego postępowania PKBWK sporządza raport (przyjmowany uchwałą), który zawiera zalecenia w zakresie poprawy bezpieczeństwa oraz zapobiegania poważnym wypadkom, wypadkom lub incydentom. Zalecenia służą stałemu podnoszeniu poziomu bezpieczeństwa systemu kolejowego, w oparciu o wnioski wyciągane z wypadków i incydentów zaistniałych na sieci kolejowej.

Prezes UTK wykonuje zadania dotyczące wydanych zaleceń PKBWK na mocy ustawy o transporcie kolejowym. W ramach tych czynności analizuje skierowane do niego zalecenia, a następnie realizuje je bądź przekazuje do realizacji podmiotom rynku kolejowego. Jest także zobowiązany do sprawowania nadzoru nad wykonaniem zaleceń PKBWK przez podmioty rynku kolejowego. To jedno z priorytetowych zadań Prezesa UTK dokonywanych w ramach celów strategicznych.

W przypadku certyfikowanych przewoźników kolejowych i autoryzowanych zarządców infrastruktury kolejowej, procedury, które dotyczą postępowania z zaleceniami organu dochodzeniowego, są elementem przyjętych przez te podmioty systemów zarządzania bezpieczeństwem (SMS). Jest to zgodne z wymogiem doskonalenia zawartym w rozporządzeniu 2018/762, które ustanawia wspólne metody oceny bezpieczeństwa.

Zalecenia kierowane mogą być do wszystkich podmiotów rynku kolejowego, również tych, które nie posiadają wdrożonych systemów zarządzania bezpieczeństwem. Na podstawie zapisów ustawy o transporcie kolejowym, również te podmioty są zobligowane do realizacji zaleceń wydanych przez PKBWK.

W 2023 r. PKBWK wydała 6 raportów. 34 zalecenia były kierowane do Prezesa UTK, który po analizie w całości przekazał je do wdrożenia certyfikowanym przewoźnikom kolejowym, autoryzowanym zarządcom infrastruktury, użytkownikom bocznic kolejowych, operatorom kolei wąskotorowych, podmiotom zwolnionym z obowiązku uzyskania certyfikatu lub autoryzacji bezpieczeństwa uprawnionym do prowadzenia działalności na podstawie świadectwa bezpieczeństwa oraz producentowi urządzeń kolejowych.

Tab. 2. Zestawienie raportów PKBWK wydanych w 2023 r.

lp.	numer raportu	kategoria zdarzenia	data i godzina zdarzenia	lokalizacja
1	PKBWK/01/2023	Incydent	16 października 2019 r., godz. 13:51	stacja Leszczyny, w km 31,738 linii kolejowej nr 140 Katowice Ligota - Nędza
2	PKBWK/02/2023	wypadek	20 czerwca 2022 r., godz. 12:55	p.o. Regalica, w km 204,079 linii kolejowej nr 351 Poznań Główny POD – Szczecin Główny
3	PKBWK/03/2023	wypadek	3 listopada 2022 r.; godz. 18:45	p.o. Krzcięcice, w torze nr 2, w km 244,636 linii kolejowej nr 8 Warszawa Zachodnia – Kraków Główny
4	PKBWK/04/2023	wypadek	12 grudnia 2022 r.; godz. 02:35	przejazd kolejowo-drogowy kategorii C, w torze nr 2, km 11,788 szlaku Koziegłowy – Poznań Piątkowo, linii kolejowej nr 395 Zieliniec – Kiekrz
5	PKBWK/05/2023	wypadek	20 lutego 2023 r.; godz. 18:11	przejazd kolejowy kategorii B, w torze nr 2, w km 47,973 szlaku Chałupki – Krzyżanowice, linii kolejowej nr 151 Kędzierzyn-Koźle – Chałupki
6	Raport roczny PKBWK za 2022 r.	-	-	-

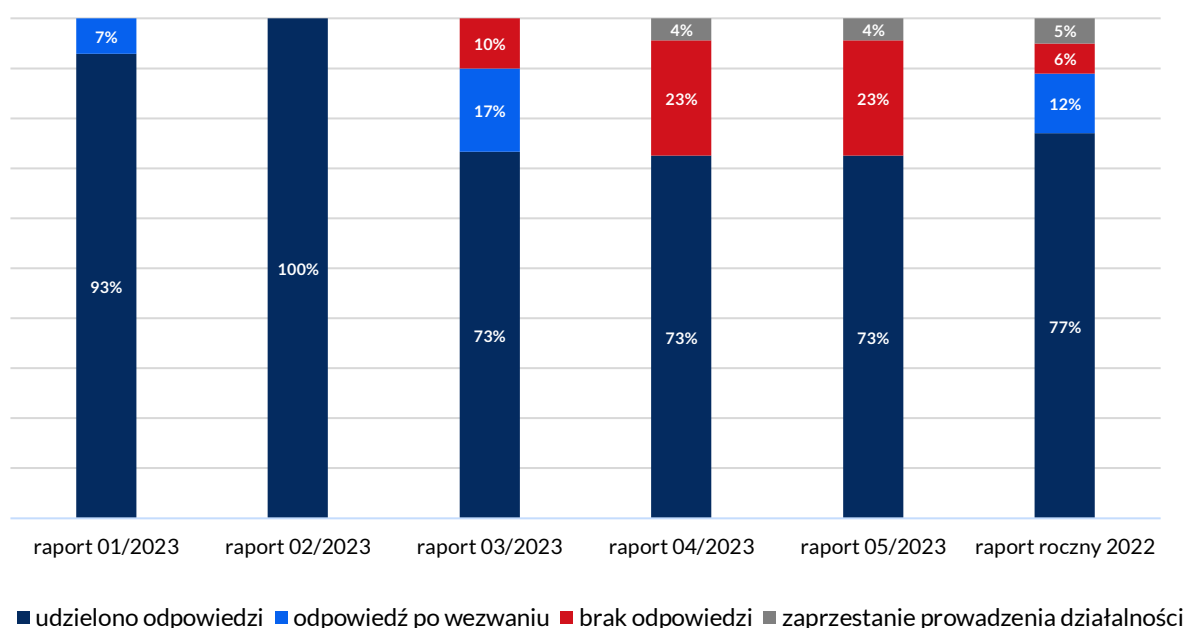
Zalecenia PKBWK zawarte w:

- Raportie nr PKBWK/01/2023 zostały przekazane do 14 podmiotów --autoryzowanych zarządców infrastruktury, WKD, PKM oraz producenta urządzeń dla kolejnictwa;
- Raportie nr PKBWK/02/2023 zostały przekazane do 1 podmiotu – zarządcy infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.;
- Raportie nr PKBWK/03/2023 zostały przekazane do 30 podmiotów – przewoźników wykonujących przewozy pasażerskie oraz PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.;
- Raportie nr PKBWK/04/2023 zostały przekazane do 607 podmiotów – autoryzowanych zarządców infrastruktury, PKP Cargo, użytkowników bocznic

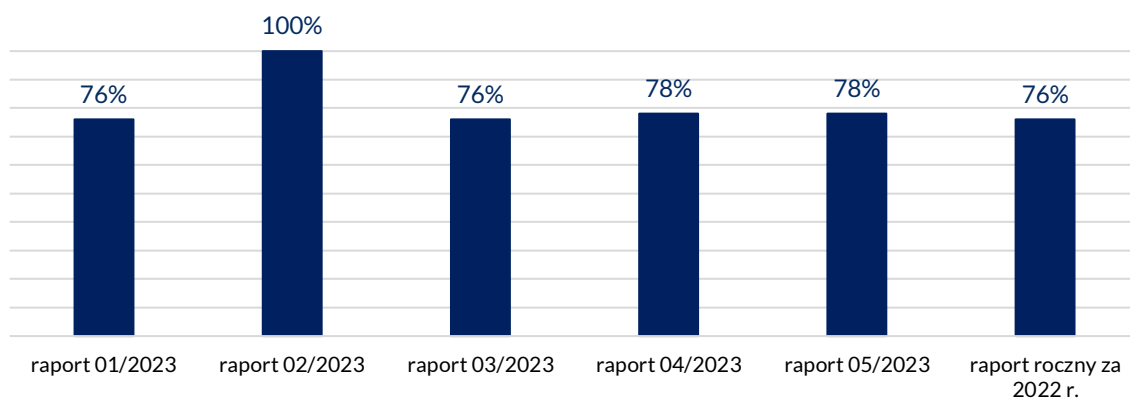
kolejowych, operatorów kolei wąskotorowych oraz zarządców infrastruktury uprawnionych do prowadzenia działalności na podstawie świadectwa bezpieczeństwa;

- Raporty nr PKBWK/05/2023 zostały przekazane do 607 podmiotów – autoryzowanych zarządców infrastruktury, użytkowników bocznic kolejowych, operatorów kolei wąskotorowych oraz zarządców infrastruktury uprawnionych do prowadzenia działalności na podstawie świadectwa bezpieczeństwa;
- Raporty rocznym PKBWK za 2022 rok zostały przekazane do 817 podmiotów – zarządców infrastruktury, przewoźników kolejowych, użytkowników bocznic kolejowych, operatorów kolei wąskotorowych, podmiotów uprawnionych do prowadzenia działalności na podstawie świadectwa bezpieczeństwa.

Rys. 4. Reakcja podmiotów na przekazane zalecenia PKBWK



Rys. 5. Średni procent realizacji zaleceń według poszczególnych raportów PKBWK wydanych w 2023 r.



Prezes UTK, realizując powierzone mu zadania, dba, aby zalecenia PKBWK były właściwie kierowane oraz nadzoruje i egzekwuje ich prawidłową realizację. W tym celu gromadzone są informacje o sposobie postępowania z zaleceniem, które następnie są poddawane szczegółowej analizie ilościowej i jakościowej oraz ocenie. W tym procesie wykorzystywane są wskaźniki:

- zidentyfikowane zagrożenia, dla których wdrażane środki bezpieczeństwa powiązane są z realizacją zalecenia;
- poziom ryzyka dla poszczególnych zagrożeń;
- podjęte/zaplanowane działania w celu realizacji zalecenia;
- etap oraz stopień realizacji zalecenia;
- informacje o dowodach z podjętych działań i wdrożonych środków bezpieczeństwa;
- zasadność braku realizacji zalecenia.

W określonym ustawą o transporcie kolejowym terminie, tj. do 1 kwietnia 2024 r., udzielono odpowiedzi na 79,3% przekazanych pism z zaleceniami, zaś 15,8% pozostało bez odpowiedzi. Pozostałych 47 podmiotów, którym przekazano zalecenia, utraciły w okresie sprawozdawczym uprawnienia do wykonywania działalności, w związku z czym odstąpiono od dalszego egzekwowania odpowiedzi na przekazane zalecenia.

Jest to efektem zakończenia okresu przedłużającego, na mocy ustawy o COVID-19, ważność certyfikatów bezpieczeństwa oraz świadectw bezpieczeństwa. Dokumenty te obowiązywały w obrocie prawnym przez 180 dni, licząc od dnia ustania stanu zagrożenia epidemicznego, czyli do 27 grudnia 2023 r.

W procesie oceny postępowania z zaleceniami, pozytywnie oceniono 73,6% wszystkich udzielonych odpowiedzi. W pozostałych przypadkach oceniono je jako niekompletne, tj. przekazane informacje były niepełne bądź nie przedstawiono uzasadnienia stwierdzenia, że zalecenie nie dotyczy podmiotu lub uzasadnienie to nie zostało przyjęte. Oceniono, że 4,8% odpowiedzi nie zawierało jednego z wymaganych elementów. Brak przekazania wielu informacji na temat postępowania z zaleceniem odnotowano w odniesieniu do 7,5% odpowiedzi. Nieprawidłowości polegające na braku uzasadnienia stwierdzenia, że zalecenie nie dotyczy podmiotu bądź jest niezasadne odnotowano wśród 9,1% przekazanych informacji zwrotnych. Pozostałe 5% dotyczyło innych zidentyfikowanych błędów w udzielonych odpowiedziach.

Do podmiotów uchylających się od wypełnienia nałożonego obowiązku Prezes UTK kieruje wezwania. W 2023 r. wystosował 151 wezwań. Brak reakcji na skierowane do podmiotów wezwania wiąże się z zastosowaniem przez Prezesa UTK pisemnego ostrzeżenia. Podmiot jest wówczas zobowiązany do udzielenia we wskazanym terminie odpowiedzi o działaniach podjętych lub planowanych do podjęcia w celu usunięcia stwierdzonego naruszenia. Pisemne ostrzeżenie nie nakazuje podjęcia określonego działania – to różnica w porównaniu do innych form oddziaływania organu administracji, podejmowanych w sytuacji stwierdzenia naruszeń w zakresie bezpieczeństwa transportu kolejowego, np. wydania decyzji administracyjnej. Rolą krajowej władzy bezpieczeństwa w transporcie kolejowym jest, w pierwszej kolejności, zasygnalizowanie naruszeń, potencjalnego ryzyka i ewentualnych dalszych negatywnych następstw.

W 2023 r. środek ten został wdrożony w przypadku podmiotów, które do 1 kwietnia 2023 r. nie przedstawiły Prezesowi UTK informacji o realizacji zaleceń PKBWK wydanych w 2022 r. oraz o podjętych środkach zapobiegawczych i działaniach zmierzających do realizacji tych zaleceń. Łącznie wystosowano 45 pisemnych ostrzeżeń. Wobec podmiotów, które nie udzieliły odpowiedzi na pisemne ostrzeżenie Prezes UTK wszczął postępowania administracyjne o nałożenie kary pieniężnej.

Dodatkowo, jeżeli planowane postępowanie z zaleceniem nie spełnia kryteriów, Prezes UTK i podmioty, w razie potrzeby z udziałem PKBWK, współpracują w celu ustalenia porozumienia określającego inny sposób postępowania. W przypadku braku podjęcia postępowania z zaleceniem albo nieosiągnięcia porozumienia co do sposobu jego wdrożenia, Prezes UTK może, w drodze decyzji, nałożyć obowiązek wdrożenia zalecenia, wskazując termin i sposób wdrożenia zaleceń. W 2023 r. Prezes UTK wszczął jedno postępowanie administracyjne w sprawie nałożenia obowiązku wdrożenia zalecenia PKBWK wydanego w Raporcie rocznym za rok 2019 z działalności PKBWK.

Realizowanie zaleceń PKBWK jest również rozpatrywane w kontekście spełniania właściwych wymagań w zakresie wdrożenia i funkcjonowania systemów zarządzania bezpieczeństwem (SMS) oraz systemów zarządzania utrzymaniem (MMS). Rażąco naruszenia mogą stanowić przesłankę do cofnięcia certyfikatu bezpieczeństwa przewoźnika kolejowego lub certyfikatu podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie. Nadzór nad realizacją zaleceń PKBWK sprawowany jest także w ramach prowadzonych kontroli. Łącznie przeprowadzono 25 kontroli i zweryfikowano realizację ponad 60 zaleceń w zakresie realizacji zaleceń PKBWK wydanych w 2023 r., w trakcie których ujawniono 4 nieprawidłowości.

Wszelkie działania podjęte przez Prezesa UTK w celu zapewnienia zgodności lub pociągnięcia przedsiębiorstw kolejowych do odpowiedzialności z tytułu niewywiązania się z obowiązków prawnych są realizowane proporcjonalnie do ewentualnego zagrożenia dla bezpieczeństwa lub potencjalnej wagi niezgodności, w tym wszelkich faktycznych lub potencjalnych szkód. Prezes UTK również stosuje tę zasadę.

Właściwa reakcja podmiotów na formułowane zalecenia przyczynia się do uniknięcia zdarzeń kolejowych w przyszłości, a przez to realnie wpływa na podnoszenie poziomu bezpieczeństwa w transporcie kolejowym. Prezes UTK realizuje szereg działań, które prowadzą do poprawnego wdrożenia zaleceń przez podmioty rynku kolejowego i reaguje wobec podmiotów uchylających się od tego obowiązku.

Zmiana stanu bezpieczeństwa

4. Zmiana stanu bezpieczeństwa

Monitorowanie poziomu bezpieczeństwa kolei w krajach europejskich odbywa się z wykorzystaniem wspólnych wskaźników bezpieczeństwa (CSI). Dzięki temu dane dostarczane przez poszczególne NSA są porównywalne i mogą być wykorzystywane przez Agencję do przeprowadzania analiz dla całego systemu kolejowego w Europie. Zmiana stanu bezpieczeństwa na sieci kolejowej w Polsce została zatem przedstawiona w oparciu o analizę znaczących wypadków, w tym poważnych wypadków.

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 2023 r. dokonana została w „Sprawozdaniu ze stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego w 2023 r.”, opublikowanym na mocy prawa krajowego w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Transportu Kolejowego.

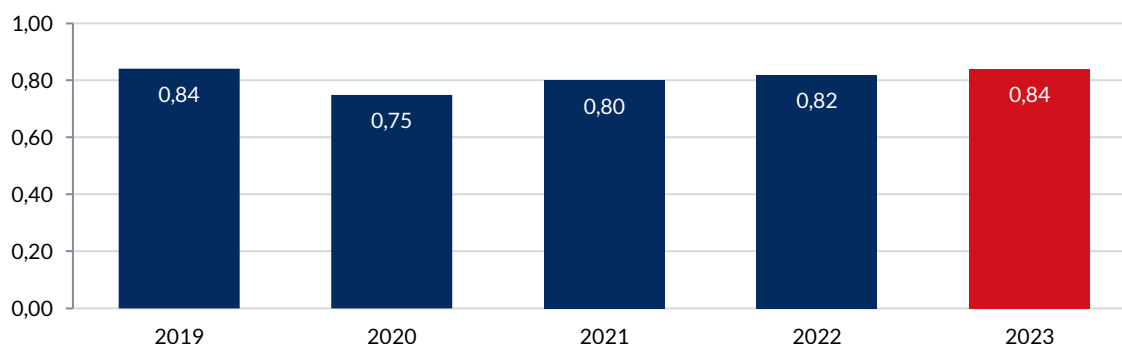
Sprawozdanie zostało opublikowane również na [stronie internetowej UTK](#).

4.1. Analiza znaczących wypadków

4.1.1. Liczba znaczących wypadków

W 2023 r. liczba znaczących wypadków na polskiej sieci kolejowej wyniosła 233, co oznacza wzrost o 8 wypadków (3,6%) w porównaniu do 2022 r. Wzrosła również wartość wskaźnika określającego liczbę znaczących wypadków na milion pociągokilometrów, osiągając w 2023 r. wielkość 0,84. Jest to wzrost o 2,4% w porównaniu do roku poprzedniego (0,82).

Rys. 6. Wskaźnik znaczących wypadków w latach 2019 – 2023



W 2023 r. nie doszło do ani jednego poważnego wypadku.

4.1.2. Ofiary śmiertelne i ciężko ranni

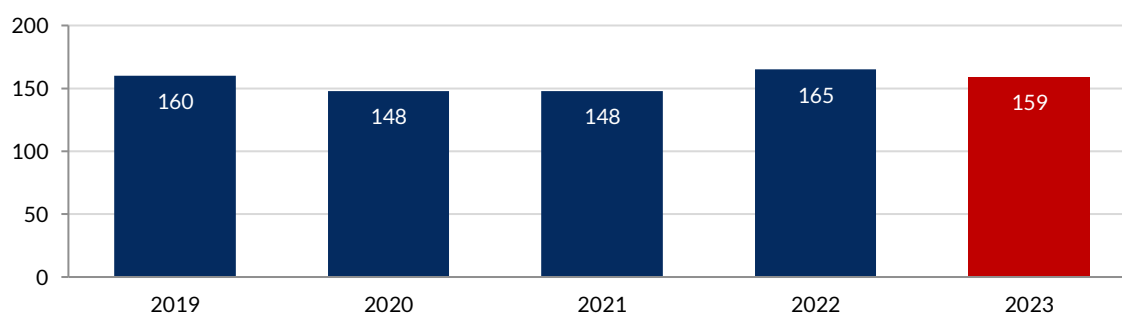
Liczba ofiar śmiertelnych w 2023 r. spadła w porównaniu do 2022 r. i wyniosła 159 osób. W podziale na poszczególne kategorie osób objętych wspólnymi wskaźnikami bezpieczeństwa, zmiana liczby ofiar śmiertelnych przedstawia się następująco:

- pasażerowie: spadek z 3 do 1 osoby;
- pracownicy: wzrost z 0 do 3 osób;
- użytkownicy przejazdów kolejowych: spadek z 40 do 39 osób;
- osoby nieupoważnione: spadek ze 121 do 114 osób;
- inne osoby: wzrost z 1 do 2 osób.

Tab. 3. Liczba ofiar śmiertelnych we wszystkich kategoriach osób w latach 2019 – 2023

Rok	Ofiary śmiertelne		Ofiary śmiertelne na mln pociągokilometrów	
	Liczba	Zmiana	Wartość	Zmiana
2019	160	-	0,63	-
2020	148	-7,5%	0,62	-1,6%
2021	148	0%	0,57	-8,1%
2022	165	+11,5%	0,60	+5,3%
2023	159	-3,6%	0,58	-3,3%

Rys. 7. Liczba ofiar śmiertelnych w latach 2019 – 2023



Liczba osób ciężko rannych w znaczących wypadkach zaistniałych w 2023 r. wzrosła z 50 do 62 osób (+24%) w porównaniu do 2022 r. W podziale na poszczególne kategorie osób ciężko rannych zmiany przedstawiają się następująco:

- pasażerowie: wzrost z 0 do 2 osób;
- pracownicy: spadek z 5 do 4 osób;
- użytkownicy przejazdów kolejowych: wzrost z 19 do 24 osób;
- osoby nieupoważnione: wzrost z 26 do 28 osób;
- inne osoby: wzrost z 0 do 4 osób.

W 2023 r., podobnie jak w poprzednich latach, najwięcej ofiar śmiertelnych i osób ciężko rannych było, wśród osób nieupoważnionych do przebywania na terenie kolejowym. Drugą co do liczebności grupą są użytkownicy przejazdów kolejowo-drogowych. Dzieje się tak dlatego, że wypadki z udziałem osób przechodzących przez tory w miejscach niedozwolonych i wypadki na przejazdach są od lat najczęściej występującymi rodzajami wypadków na sieci kolejowej w Polsce.

Kolejną grupą osób zabitych i ciężko rannych to pracownicy. W kategorii pracowników były 3 ofiary śmiertelne i 4 osoby ciężko ranne. Śmierć ponieśli: pracownik przemieszczający się w skrajni taboru do miejsca wykonywania pracy, pracownik odśnieżający rozjazd i ustawiacz, który spadł z wagonu i dostał się pod manewrujący tabor. Ciężkich obrażeń doznali: dwaj ustawiacze, którzy podczas manewru spadli z wagonów i zostali najechani przez tabor, pracownik drużyny pociągowej podczas kolizji dwóch pojazdów kolejowych, do której doszło w wyniku pominięcia przez manewrujący tabor tarczy manewrowej wskazującej sygnał „jazda manewrowa zabroniona” i pracownik odśnieżający rozjazd (zdarzenie klasyfikowane jako „inne”).

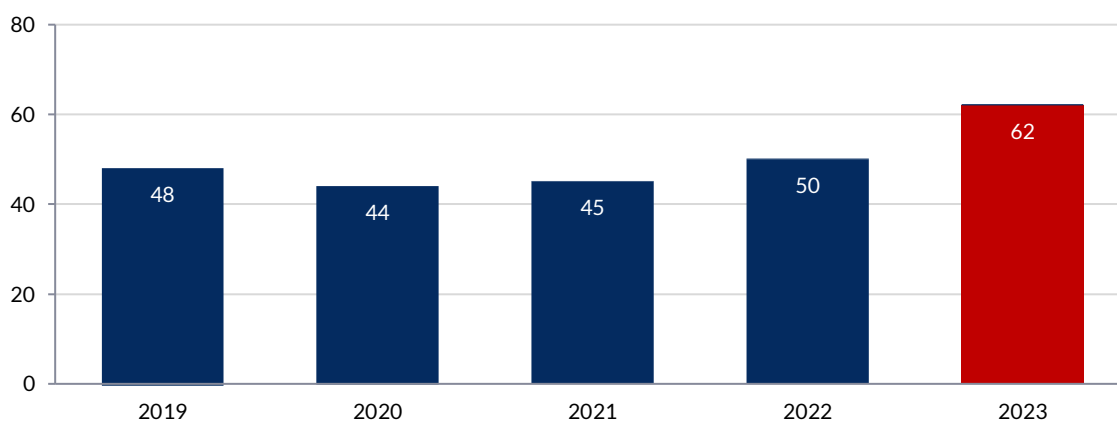
W kategorii innych osób, w której w 2022 r. nie było poszkodowanych, w 2023 r. były 2 ofiary śmiertelne i 4 osoby ciężko ranne.

Natomiast wśród pasażerów odnotowano 1 ofiarę śmiertelną i 2 osoby ciężko ranne. Ofiarą śmiertelną był pasażer, który wypadł lub został wyrzucony z pociągu 30 września 2023 r. na stacji Katowice. Osoby ciężko ranne to pasażer, który umyślnie wyskoczył przez wybite okno i osoba, która po wyjściu z pociągu wpadła pomiędzy peron a ruszający pociąg.

Tab. 4. Liczba osób ciężko rannych w latach 2019 – 2023

Rok	Ciężko ranni		Ciężko ranni na mln pociągokilometrów	
	Liczba	Wzrost/Spadek	Wartość	Wzrost/Spadek
2019	48	-	0,19	-
2020	44	-8,3%	0,18	-5,3%
2021	45	+2,3%	0,17	-5,6%
2022	50	+11,1%	0,18	+5,9%
2023	62	+24%	0,22	+22,2%

Rys. 8. Liczba osób ciężko rannych w latach 2019 – 2023



4.1.3. Koszty znaczących wypadków

Koszty znaczących wypadków wyliczane są na podstawie kilku kategorii kosztowych, obejmujących:

- utratę ludzkiego życia;
- uszczerbek na zdrowiu wynikający z odniesienia ciężkich obrażeń;
- szkody materialne;
- szkody w środowisku;
- opóźnienia pociągów w wyniku wypadków.

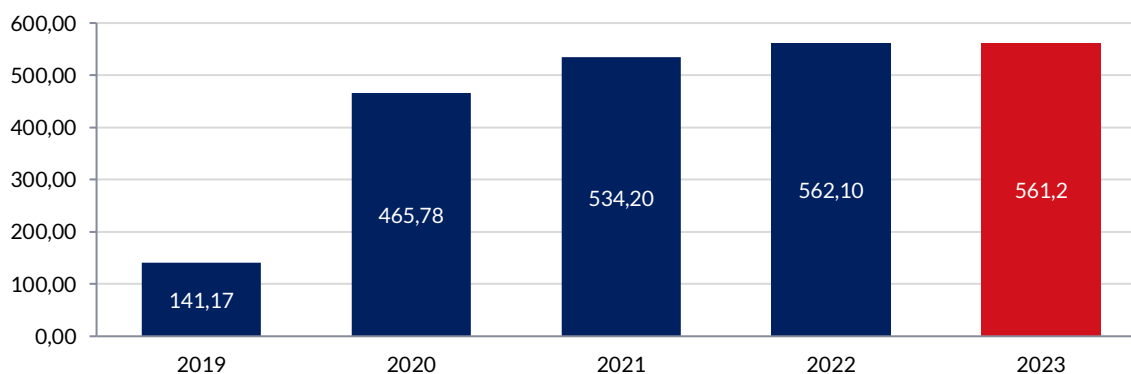
Kategorie kosztów są następnie przemnażane przez ustalone współczynniki, uwzględniające koszty społeczne wypadków. W 2023 r. współczynniki te wzrosły nieznacznie w stosunku do 2022 r. o 1,03%

Koszty znaczących wypadków w 2023 r. w stosunku do poprzedniego roku zmalały o 0,15%, co wynika z mniejszej liczby osób zabitych. Ogólne koszty znaczących wypadków wyniosły w 2023 r. 561,2 mln euro.

Tab. 5. Koszty znaczących wypadków w euro w latach 2019 – 2023

Rok	Koszty znaczących wypadków [EUR]	Zmiana
2019	141 171 808	
2020	465 777 858	+229,9%
2021	481 301 556 ¹³	+3,3%
2022	562 063 938	+16,8%
2023	561 214 105	-0,15%

Rys. 9. Koszty znaczących wypadków w mln euro w latach 2019 – 2023

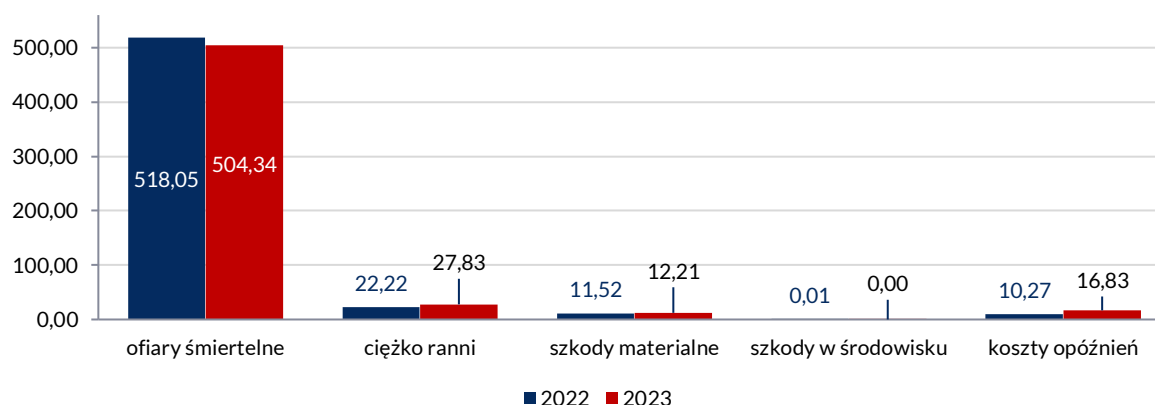


Największą grupę kosztową stanowią koszty utraty życia ludzkiego, czyli ofiar śmiertelnych wypadków, które w 2023 r. wyniosły 504,34 mln euro. Stanowi to 89,9% ogólnej sumy kosztów znaczących wypadków, o 2,3 punktu procentowego więcej niż w roku poprzednim. Koszty związane z uszczerbkiem na zdrowiu osób ciężko rannych wyniosły 27,83 mln euro, a koszty szkód materialnych to 12,21 mln euro. Szkody w środowisku w 2023 r. wyniosły 0,005 mln euro.

Pozostałe koszty znaczących wypadków to koszty opóźnień pociągów w wysokości 16,83 mln euro, które były o 64% wyższe niż w 2022 r.

¹³ Dane za 2021 r. zostały zaktualizowane z uwzględnieniem rzeczywistego PKB na mieszkańca ze względu na dużą inflację w Europie w ostatnich latach, na podstawie informacji dostarczonych przez ERA.

Rys. 10. Grupy kosztów znaczących wypadków w mln euro w latach 2022 – 2023



Przedstawione kwoty wskazują, jak duże straty ponosi społeczeństwo w wyniku wypadków. Świadomość tych kosztów w zestawieniu z kosztami ponoszonymi na poprawę bezpieczeństwa i korzyściami z niej płynącymi może wspomóc decyzje mające na celu podejmowanie skutecznych działań, które przyczynią się do ograniczenia liczby i kosztów wypadków.

4.2. Wspólne cele bezpieczeństwa (CST)

Wspólne cele bezpieczeństwa (CST) zostały określone w dyrektywie 2016/798 jako minimalne, wyrażone w kryteriach akceptacji ryzyka, poziomu 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 osób¹⁴ (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 w poszczególnych grupach osób oraz wykonanej pracy eksploatacyjnej lub przewozowej, w zależności od wyliczanego CST. Im wyższy jest wskaźnik CST, tym wyższy jest również poziom ryzyka. Ryzyko obniża się zatem, gdy wyliczane wartości CST spadają.

Porównanie wyliczonych wartości CST z tzw. krajowymi wartościami referencyjnymi (NRV) pokazuje poziom bezpieczeństwa systemu kolejowego w danym kraju. Wartości referencyjne dla poszczególnych krajów są określone w decyzji 2012/226/UE i zostały obliczone na podstawie danych statystycznych za lata 2004 – 2009. Procedury wyliczania NRV i oceny spełnienia CST określa decyzja 2009/460/WE.

¹⁴ Inne osoby, to np. osoby przebywające na peronie, które zostały uderzone przez otwarte drzwi wagonu lub inny obiekt, wystający poza skrajnię.

Tab. 6. Osiągnięte wartości CST dla Polski w 2023 r.

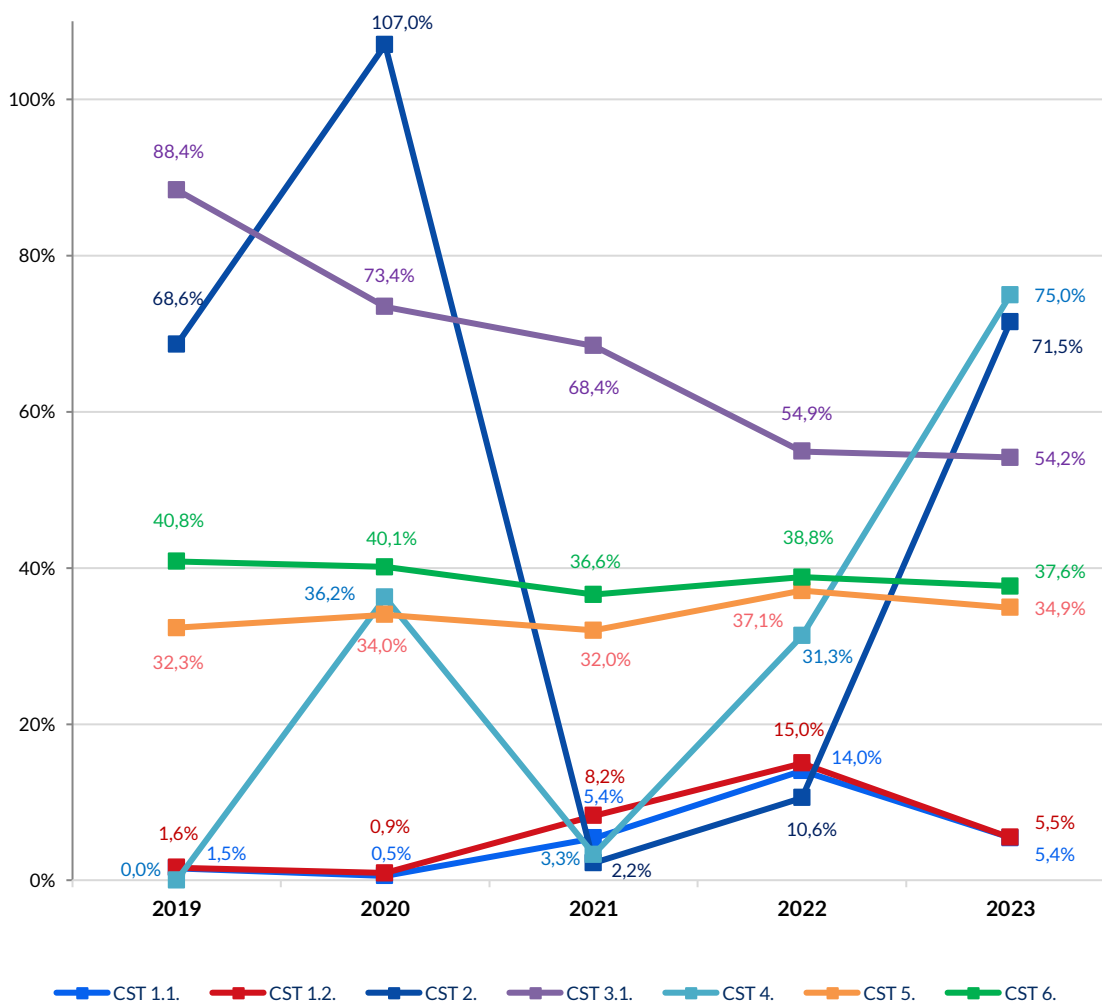
Kategoria CST		NRV dla Polski	Wyliczona wartość wskaźnika	Osiągnięty poziom wskaźnika
1. Ryzyko dla pasażerów				
CST 1.1.	ofiary śmiertelne i ważone ciężko ranne (FWSI) wśród pasażerów na miliard pociągokilometrów pociągów pasażerskich	116,1	6,312	5,4%
CST 1.2.	ofiary śmiertelne i ważone ciężko ranne (FWSI) wśród pasażerów na miliard pasażerokilometrów	0,849	0,047	5,5%
2. Ryzyko dla pracowników				
CST 2.	ofiary śmiertelne i ważone ciężko ranne (FWSI) wśród pracowników na miliard pociągokilometrów	17,2	12,3	71,5%
3. Ryzyko dla użytkowników przejazdów				
CST 3.1. ¹⁵	ofiary śmiertelne i ważone ciężko ranne (FWSI) wśród użytkowników przejazdów na miliard pociągokilometrów	277	150	54,2%
4. Ryzyko dla innych osób				
CST 4.	ofiary śmiertelne i ważone ciężko ranne (FWSI) wśród innych osób na miliard pociągokilometrów	11,6	8,7	75%
5. Ryzyko dla osób nieupoważnionych na terenie kolejowym				
CST 5.	ofiary śmiertelne i ważone ciężko ranne (FWSI) wśród osób nieupoważnionych na miliard pociągokilometrów	1210	422	34,9%
5. Ryzyko dla ogółu społeczeństwa				
CST 6.	ofiary śmiertelne i ważone ciężko ranne (FWSI) wśród wszystkich osób na miliard pociągokilometrów	1590	598	37,6%

W 2023 r. ogólna wartość wskaźnika, wskazująca ryzyko dla ogółu społeczeństwa, wyniosła 37,6%, czyli o 1,2 punktu procentowego mniej niż w 2022 r. Oznacza to, że poziom ryzyka dla ogółu społeczeństwa nieznacznie zmalał w stosunku do roku poprzedniego.

Największy spadek osiągniętego poziomu wskaźnika nastąpił wśród pasażerów, odpowiednio o 8,6 i 9,5 punktu procentowego. Nieznaczny spadek, o 2,2 punktu procentowego, nastąpił w grupie osób nieupoważnionych. Także w grupie użytkowników przejazdów nastąpił spadek o 0,7 punktu procentowego. Natomiast w pozostałych kategoriach ryzyka nastąpiły wzrosty wskaźników. Największy, o 60,9 punktów procentowych, nastąpił w grupie pracowników oraz w kategorii innych osób o 43,7 punktu procentowego.

¹⁵ 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).

Rys. 11. Realizacja wspólnych celów bezpieczeństwa w latach 2019 – 2023



W 2023 r. wspólne cele bezpieczeństwa dla Polski zostały osiągnięte. Polska nigdy nie była zobowiązana do opracowania krajowego planu bezpieczeństwa określającego działania przewidziane do osiągnięcia tych celów, a tym samym również do raportowania realizacji tego planu. Plan taki jest opracowywany wyłącznie w sytuacji, gdy w stosunku do danego kraju stwierdzone zostanie „prawdopodobne pogorszenie poziomu bezpieczeństwa”, o którym mowa w pkt 3.1.5 załącznika do decyzji 2009/460. Sporządzenia planu poprawy bezpieczeństwa wymaga w tej sytuacji art. 5 lit. b tej samej decyzji.

4.3. Liczba zdarzeń poprzedzających wypadki

Jedną z kategorii wspólnych wskaźników bezpieczeństwa (CSI) są wskaźniki odnoszące się do zdarzeń poprzedzających wypadki (ang. precursors of accident), do których należą:

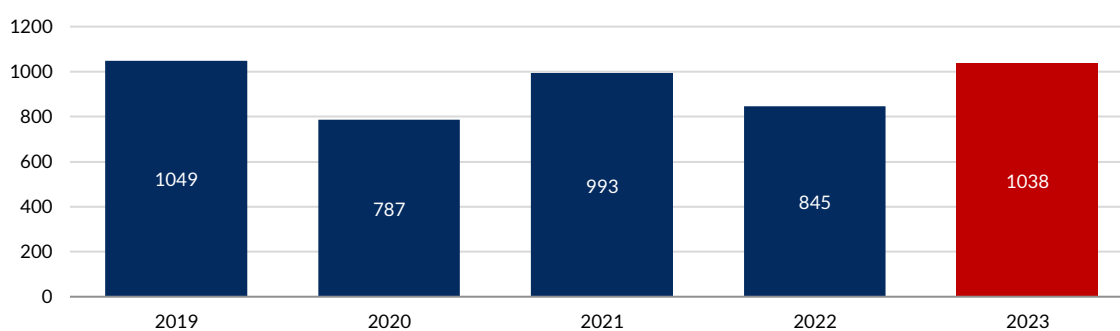
- pęknięcia szyn;
- odkształcenia torów;
- defekty sygnalizacji;
- przypadki minięcia sygnału „Stój” lub innego sygnału ostrzegającego o niebezpieczeństwie (informacje z automatycznych systemów ochrony pociągu, jak i przekazywane ustnie lub pisemnie), w podziale na przypadki z minięciem i bez minięcia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

- pęknięcia kół w pojazdach kolejowych;
- pęknięcia osi w pojazdach kolejowych.

W grupie zdarzeń poprzedzających wypadki rejestrowane są zdarzenia charakteryzujące się dużą częstotliwością występowania oraz wysokim prawdopodobieństwem wystąpienia negatywnych konsekwencji w postaci znaczącego wypadku. Znajdują się tu zarówno zdarzenia, w wyniku których, dzięki właściwemu zadziałaniu procedur, nie wystąpiły negatywne konsekwencje, jak i te skutkujące zdarzeniem. Analiza tych danych pozwala na monitorowanie trendów w obszarach, w których występują potencjalne zagrożenia oraz podejmowanie działań prewencyjnych, ukierunkowanych na minimalizację możliwości wystąpienia zdarzenia.

Ogólna liczba zdarzeń poprzedzających wypadki w 2023 r. wzrosła w stosunku do 2022 r. o 193 przypadki (22,8%). W każdej kategorii oprócz pęknięć kół, odnotowany został wzrost liczby zdarzeń poprzedzających w stosunku do 2022 r.

Rys. 12. Liczba zdarzeń poprzedzających wypadki w latach 2019 – 2023

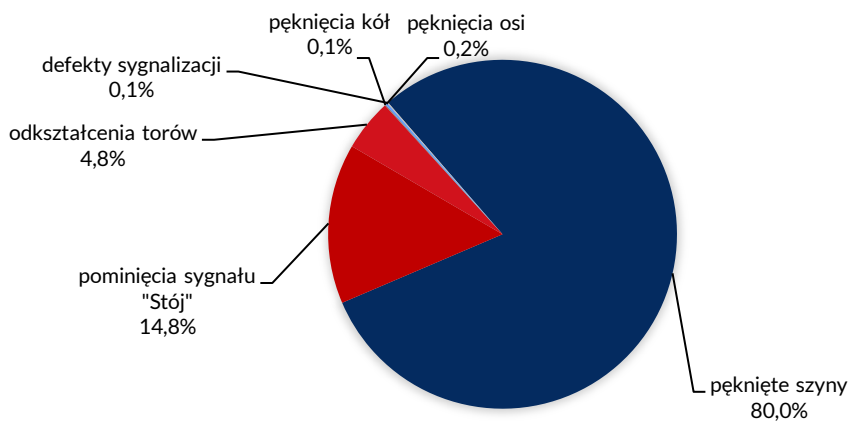


Co roku największą grupę zdarzeń poprzedzających stanowią pęknięcia szyn, które w 2023 r. miały 80% udział we wszystkich zdarzeniach poprzedzających wypadki. Ich liczba wzrosła w stosunku do 2022 r. o 176 przypadków (27%). Liczba odkształceń torów wzrosła o 15 przypadków (42,8%). Liczba pominięć sygnału „Stój” wzrosła nieznacznie, o 2 przypadki (1,3%). W przypadku pęknięć kół wystąpił spadek o 2 zdarzenia (66,7%) natomiast pęknięć osi było o 1 zdarzenie więcej (100%). W 2023 r. odnotowano także 1 przypadek defektu sygnalizacji.

Tab. 7. Zdarzenia poprzedzające wypadki w latach 2019 – 2023

Rok	Pęknięte szyny		Odkształcenia torów		Defekty sygnalizacji		Pominięcia sygnału „Stój”		Pęknięcia kół		Pęknięcia osi		Razem	
	Liczba	%	Liczba	%	Liczba	%	Liczba	%	Liczba	%	Liczba	%	Liczba	%
2019	903	-	37	-	0	-	104	-	0	-	5	-	1049	-
2020	663	-27%	26	-30%	0	-	91	-13%	4	-	3	-40%	787	-25%
2021	775	+17%	56	+115%	0	-	156	+71%	5	+25%	2	-33%	993	+26%
2022	654	-16%	35	-38%	0	-	152	-3%	3	-40%	1	-50%	845	-15%
2023	830	+27%	50	+42,8%	1	-	154	+1,3%	1	-66,7%	2	+100%	1038	+22,8%

Rys. 13. Udział procentowy poszczególnych zdarzeń poprzedzających wypadki w 2023 r.



4.4. Przedstawienie wybranych rodzajów zdarzeń

Prezes UTK monitoruje poziom bezpieczeństwa rynku kolejowego poprzez analizę kategorii zdarzeń kolejowych i zdarzeń poprzedzających wypadki – tych występujących najczęściej i tych, których liczba w ostatnich latach wyraźnie wzrosła, a także zdarzeń niosących najpoważniejsze ryzyko dla systemu kolejowego. Ten rozdział zawiera najważniejsze wnioski dotyczące 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., dotyczącego ryzyka dla pracowników (w tym wykonawców i podwykonawców robót budowlanych);
- skutek pominięcia sygnału „Stój” (tzw. zdarzenia SPAD);
- wynikających z stanu technicznego taboru kolejowego.

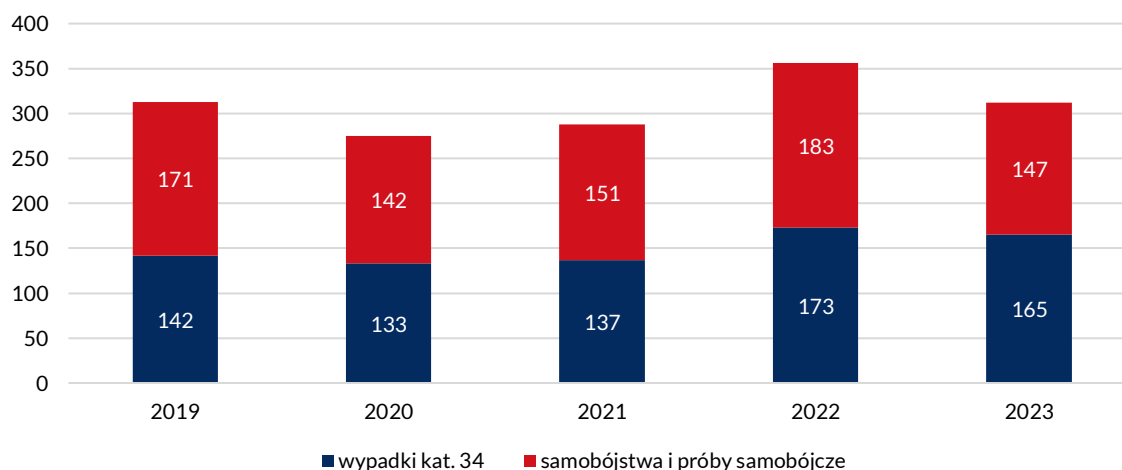
Monitorowanie prowadzone jest na podstawie przepisów prawa krajowego, tj. rozporządzenia w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów, które określa sposób klasyfikacji zdarzeń kolejowych do poszczególnych kategorii literowych i liczbowych, odpowiadających ich skutkom i przyczynom. Do analiz prowadzonych na tej podstawie trafiają zatem wszystkie wypadki i incydenty, nie tylko znaczące wypadki. Z tego względu przedstawione tu dane mogą nieznacznie odbiegać od danych przedstawionych w pozostałych częściach raportu. Będą się one też różniły z uwagi na fakt, że w tym rozdziale uwzględniono także statystyki 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 tym rozdziale można znaleźć w „[Sprawozdaniu ze stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego 2023](#)”.

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

W 2023 r. doszło do 165 wypadków wskutek najechania pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory poza przejazdami na stacjach i szlakach (kat. 34 według rozporządzenia w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów). W porównaniu do 2022 r. liczba wypadków w tej grupie zmniejszyła się o 4,6%, natomiast udział tych zdarzeń w ogólnej liczbie wypadków spadł z 33,5% z do 31,5%.

Rys. 14. Liczba wypadków kat. 34 oraz samobójstw i prób samobójczych w latach 2019 – 2023 na sieci kolejowej



Z uwagi na możliwość późniejszego przekwalifikowania części zdarzeń z udziałem osób przechodzących przez tory w miejscach niedozwolonych na samobójstwa, przypadki te analizowane są łącznie, aby zobrazować rzeczywistą skalę problemu. W 2023 r. spadła zarówno liczba wypadków kat. 34 – ze 173 do 165, jak również samobójstw i prób samobójczych – ze 183 do 147. Wszystkich przypadków odnotowano 312, o 44 przypadki mniej niż w 2022 r. (-12,4%).

Dane za 2023 r. pokazują również zmianę wzajemnych proporcji omawianych zdarzeń. Od 2019 r. do 2022 r. udział samobójstw i prób samobójczych wynosił od ok. 54% do nieco ponad 51%, natomiast w 2023 r. wyniósł 47%.

Do wypadków związanych z przekraczaniem torów w miejscach niedozwolonych najczęściej dochodzi w godzinach popołudniowych i wieczornych – między godz. 17 i 23. W latach 2019-2023 w tych godzinach, które stanowią prawie jedną trzecią doby, doszło do 46,3% wszystkich wypadków z osobami nieuprawnionymi na torach. Na pozostałe 17 godzin doby przypadło 53,7% zdarzeń.

W ujęciu miesięcznym w 2023 r. najwięcej wypadków podczas przechodzenia przez tory w miejscach niedozwolonych odnotowano w grudniu (20 zdarzeń – 12,1%). Kolejnymi miesiącami, w których wystąpiło najwięcej wypadków kategorii 34 był styczeń (19 zdarzeń – 11,5%), październik (18 zdarzeń – 10,9%) i wrzesień (17 zdarzeń – 10,3%). Najmniej zdarzeń odnotowano w lutym i czerwcu (po 7 przypadków, 4,2%).

Dane z ostatnich pięciu lat pokazują, że najwięcej wypadków z udziałem osób nieuprawnionych przechodzących przez tory jest od września do grudnia i pod tym względem rok 2023 nie odbiegał zasadniczo od wcześniejszych lat.

Wśród możliwych sposobów ograniczenia powstawania „dzikich przejść”, a co za tym idzie zapobiegania wypadkom kat. 34, są:

- wygrodzenie linii kolejowej, co zapewnia fizyczne uniemożliwienie lub utrudnianie wchodzenia na teren kolejowy;
- odpowiednie planowanie inwestycji, np. unikanie jednostronnych dojazdów do peronów, stosowanie przejść podziemnych lub nadziemnych zamiast w poziomie szyn oraz unikanie tworzenia długich odcinków linii kolejowych bez zapewnienia bezpiecznego przejścia na drugą stronę torów;
- odpowiednie gospodarowanie przestrzenią przez lokalne władze, poprzez lokalizowanie zabudowy w miejscach dobrze skomunikowanych, z dostępem do istniejących przejść lub przejazdów, a w przypadku zabudowy oddalonej od przejścia lub przejazdu, zobowiązanie inwestorów do udziału w kosztach budowy bezpiecznego przejścia przez tory;
- podejmowanie działań związanych z edukacją społeczeństwa na temat zagrożeń związanych z przechodzeniem przez tory w miejscach niedozwolonych. Przykładem jest prowadzona przez Prezesa UTK „Kampania Kolejowe ABC II” i „Kampania Kolejowe ABC III”. Więcej można o nich przeczytać w [rozdziale 3.2.4](#);
- działania Straży Ochrony Kolei w zakresie egzekwowania przepisów, poprzez monitorowanie „dzikich przejść” i wystawianie mandatów za przechodzenie w miejscach niedozwolonych.

Według danych Komendy Głównej SOK¹⁶, w 2023 r. w ramach ogólnopolskiej akcji „Szlaban na ryzyko – Dzikie Przejścia”, funkcjonariusze przeprowadzili 56 979 działań. W ich trakcie pouczyli 1 527 osób, natomiast 2 797 ukarali mandatami.

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

W 2023 r. odnotowano wzrost liczby wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach zlokalizowanych na infrastrukturze ogólnodostępnej zarządzanej przez 11 autoryzowanych zarządców infrastruktury oraz liniach wydzielonych zarządzanych przez Warszawską Kolej Dojazdową sp. z o.o. (WKD), na których wykonywane są pasażerskie przewozy aglomeracyjne.

W 2023 r. doszło do 190 wypadków. Podobnie jak rok wcześniej, żadnego z zaistniałych wypadków nie zakwalifikowano jako poważnego. W porównaniu do 2022 r. liczba wypadków zwiększyła się o 9 (5%). Mimo wzrostu liczby wypadków zginęły dwie osoby mniej niż w 2022 r., więcej natomiast zostało ciężko rannych.

Jednym z czynników wpływających na ryzyko zdarzeń jest liczba przejazdów i przejść oraz rodzaj ich zabezpieczenia. W 2023 r. liczba przejazdów kolejowo-drogowych funkcjonujących

¹⁶ „Informacja o stanie bezpieczeństwa na obszarze kolejowym (12 miesięcy 2023 r.)”, Straż Ochrony Kolei, https://kgsok.pl/wp-content/uploads/2024/03/Sprawozdanie_z_dzialalnosci_SOK_w_roku_2023.pptx

na czynnych liniach krajowej sieci kolejowej zarządzanej przez 11 autoryzowanych zarządców infrastruktury oraz WKD wzrosła o 28 i według stanu na 31 grudnia 2023 r. wynosiła 12 126.

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, którzy mają wymagane kwalifikacje;
 - przy pomocy sygnałów ręcznych albo systemów lub urządzeń przejazdowych wyposażonych w roгатki, które zamykają całą szerokość jezdnii oraz sygnalizatory świetlne;
- **kategoria B** – przejazdy kolejowo-drogowe, na których ruch drogowy jest kierowany przy pomocy samoczynnych systemów przejazdowych, wyposażonych w sygnalizatory świetlne i roгатki, które zamykają ruch drogowy w kierunku:
 - wjazdu na przejazd albo
 - wjazdu na przejazd i zjazdu z przejazdu;
- **kategoria C** – przejazdy kolejowo-drogowe, na których ruch drogowy jest kierowany przy pomocy samoczynnych systemów przejazdowych wyposażonych tylko w sygnalizatory drogowe;
- **kategoria D** – przejazdy kolejowo-drogowe, które nie są wyposażone w systemy i urządzenia zabezpieczenia ruchu;
- **kategoria E** – przejścia wyposażone w:
 - półsamoczynne systemy przejazdowe lub samoczynne systemy przejazdowe albo
 - kołowrotki, barierki lub labirynty;
- **kategoria F** – przejazdy kolejowo-drogowe lub przejścia zlokalizowane na drogach wewnętrznych, wyposażone w roгатki stale zamknięte, otwierane w razie potrzeby przez użytkowników lub zgodnie z warunkami technicznymi określonymi dla kategorii A albo B. Przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia kategorii F są użytkowane na podstawie umowy zawartej między zarządcą kolei a użytkownikiem przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia, która określa w szczególności sposoby ich zabezpieczenia i użytkowania.

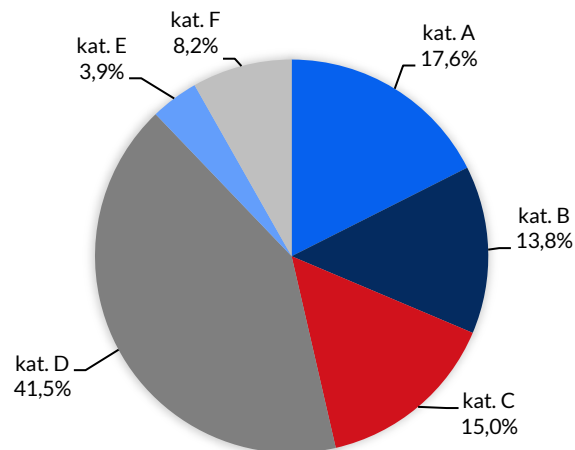
Zasady oznakowania i zabezpieczenia dotyczą użytkowników dróg i pieszych. Przypisanie przejazdów do poszczególnych kategorii następuje w zależności od sposobu kierowania ruchem na drodze oraz iloczynu ruchu i kategorii drogi.

Rozporządzenie dopuszcza stosowanie przejazdów i przejść na liniach kolejowych o maksymalnej prędkości pociągów do 160 km/h. Powyżej tej prędkości należy stosować wyłącznie skrzyżowania dwupoziomowe – wiadukty lub tunele.

Dodatkowo, w formie tarcz ostrzegawczych przejazdowych, stosowane są sygnalizatory dla kierujących pojazdami kolejowymi. Tarcze ostrzegawcze (tzw. TOP) przekazują informacje o stanie urządzeń zabezpieczających przejazd kolejowo-drogowy, zaś w przypadku wykrycia nieprawidłowo działających urządzeń na przejeździe (np. wyłamanej roгатki) sygnał na tarczy nakazuje maszyniście ograniczenie prędkości jazdy pociągu.

W 2023 r., podobnie jak w latach wcześniejszych, w Polsce najliczniejszą grupę stanowiły przejazdy kategorii D, a więc wyposażone jedynie w krzyż św. Andrzeja lub krzyż św. Andrzeja i znak B-20 „stop”. Przejazdów tej kategorii było 5 026, co stanowiło 41,5% ogólnej liczby przejazdów i przejść. Drugą co do liczebności grupą były niezmiennie przejazdy kategorii A – 2 130 sztuk, z udziałem 17,6%, a trzecią przejazdy kategorii C – 1 822 (15%). Liczba przejazdów kategorii B wynosiła 1 674 (13,8% wszystkich przejazdów), natomiast przejazdów kategorii F było 996 (8,2%). Przejścia dla pieszych kategorii E (478) stanowiły 3,9% ogółu przejazdów i przejść na czynnych liniach.

Rys. 15. Udział procentowy przejazdów kolejowo-drogowych i przejść poszczególnych kategorii na czynnych liniach kolejowych w 2023 r.



Rok 2023 był kolejnym, w którym największy spadek odnotowano w przypadku liczby przejazdów kategorii D. W porównaniu do 2022 r., przejazdów tej kategorii było mniej o 199 (-3,8%). Łącznie od 2019 r. liczba przejazdów kategorii D spadła o 1 328, a ich udział w ogólnej liczbie przejazdów zmalał o 8,5 punktu procentowego, z 50% do 41,5%.

W 2023 r. o 64 (-2,9%) spadła także liczba przejazdów kategorii A. Wzrosty odnotowano natomiast w przypadku wszystkich pozostałych kategorii, tj. B – o 88 sztuk (5,5%), C – o 147 sztuk (8,8%), F – o 51 sztuk (5,4%) oraz przejść przez tory kategorii E o 5 sztuk (1,1%).

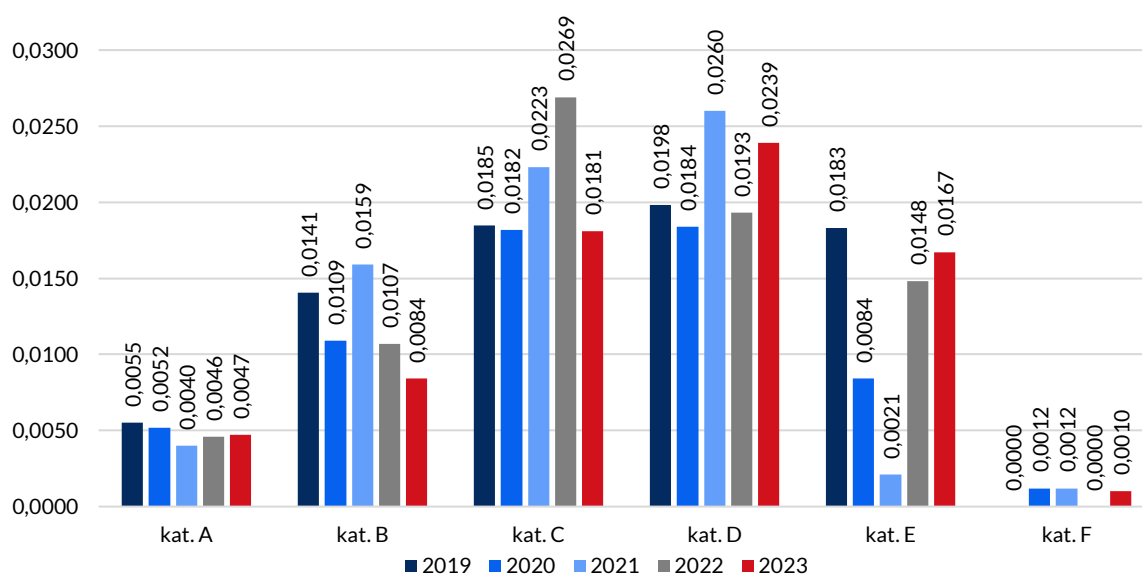
Zauważalne jest również, że w latach 2019-2023 udział przejazdów kolejowo-drogowych kategorii D oraz kategorii A systematycznie maleje, natomiast kategorii B, C i F rośnie.

Tak jak w latach poprzednich, w 2023 r. do największej liczby wypadków (120) doszło na przejazdach kategorii D (wzrost o 18,8% w porównaniu do 2022 r.). Wzrost liczby wypadków odnotowano również na przejazdach kat. E – o 1 zdarzenie (14,3%) i na dojeżdżaniach do peronów – o 3 wypadki więcej (300%). W stosunku do 2022 r. również wzrosła liczba wypadków na przejazdach kategorii F, gdzie wydarzył się 1 wypadek, podczas gdy w 2022 r. nie było wypadków na przejazdach tej kategorii.

Największy spadek odnotowano na przejazdach kategorii C – mniej o 12 wypadków (-26,7%). Spadek liczby wypadków nastąpił także na przejazdach kategorii B (z 17 do 14, -17,6%). Na przejazdach kategorii A w 2023 r. miało miejsce tyle samo wypadków (10), co w 2022 r.

Dla pełniejszego zobrazowania bezpieczeństwa na przejazdach i przejściach poszczególnych kategorii wyliczony został miernik wypadkowości stanowiący stosunek liczby wypadków do liczby przejazdów danej kategorii. Tak obliczony wskaźnik pozwala stwierdzić, na których przejazdach statystycznie najczęściej dochodzi do wypadków.

Rys. 16. Miernik wypadkowości na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach według kategorii w latach 2019–2023



W 2023 r. najbardziej niebezpieczne okazały się przejazdy kategorii D, co jest zmianą względem 2022 r., kiedy najbardziej niebezpieczne były przejazdy kategorii C. Przejazdy kategorii D nie są wyposażone w samoczynną sygnalizację przejazdową ani żadne zabezpieczenia. Są jedynie oznakowane krzyżem św. Andrzeja oraz w niektórych przypadkach znakiem B-20 „stop” i znakiem poziomym P-12 „linia bezwzględne zatrzymania – stop”. Występowanie zdarzeń na przejazdach tej kategorii związane jest najczęściej ze zignorowaniem przez kierowcę nakazu bezwzględne zatrzymania. W 2023 r. wszystkie odnotowane wypadki wystąpiły z przyczyn zależnych od użytkowników drogi – w wyniku niezastosowania się kierowców do obowiązujących przepisów i zignorowania konieczności zatrzymania się przed przejazdem.

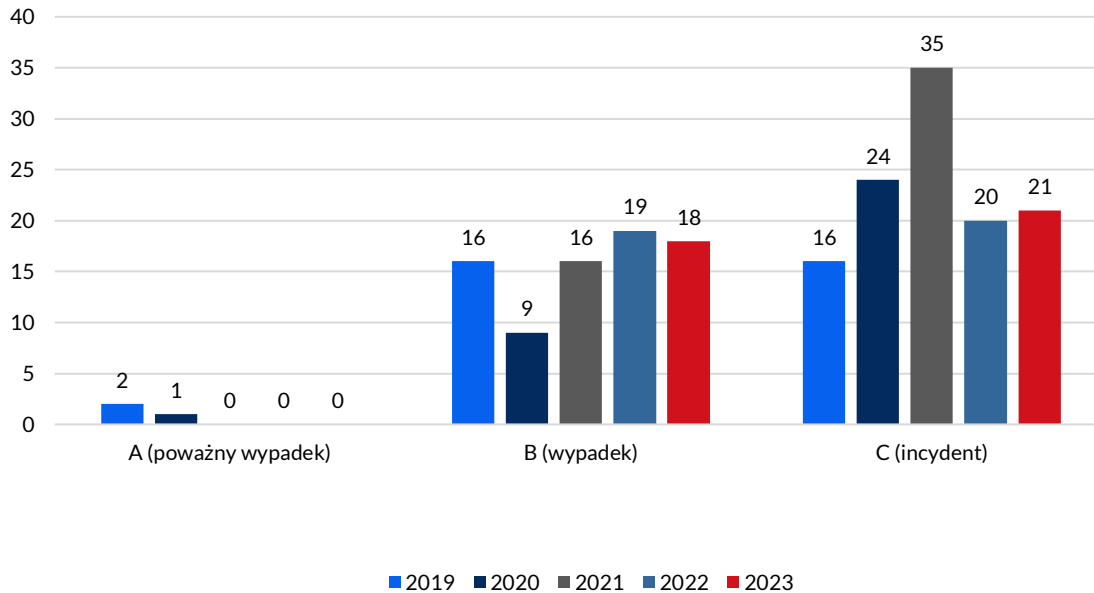
Jednym z celów realizowanym w ramach przyjętej Strategii 2023-2027 jest poprawa bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych. O działaniach w tym obszarze można przeczytać w [rozdziale 3.2.1.](#)

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

W 2023 r. na liniach kolejowych doszło do 39 zdarzeń związanych z pracami torowymi, czyli bez zmian w porównaniu do 2022 r. Od 2021 r. nie było żadnego poważnego wypadku podczas wykonywania prac torowych, natomiast w latach 2019-2020 zdarzyły się 3 poważne wypadki.

Liczba tego typu wypadków względem 2022 r. zmniejszyła się o 1 (-5,3%), natomiast liczba incydentów wzrosła o 1 (5%).

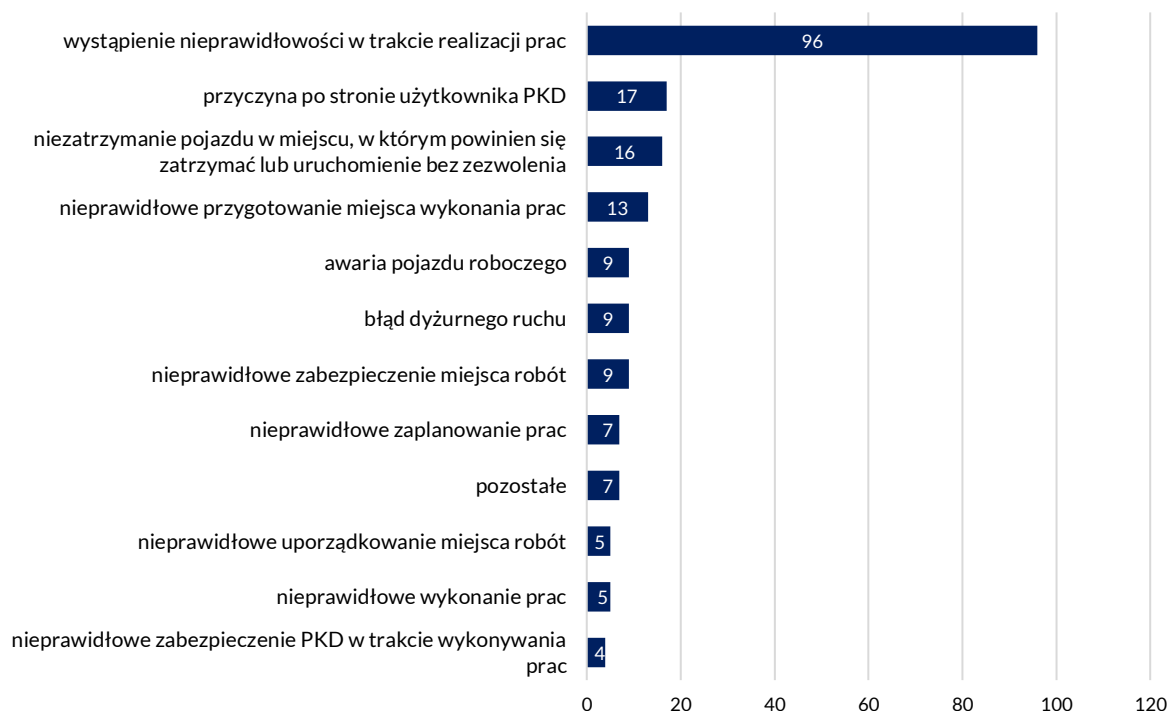
Rys. 17. Liczba zdarzeń związanych z pracami torowymi w latach 2019-2023 w podziale na poważne wypadki, wypadki i incydenty



W 2023 r. jedna osoba zginęła w związku z pracami inwestycyjnymi. Był to pracownik przemieszczający się w skrajni taboru do miejsca wykonywanych robót.

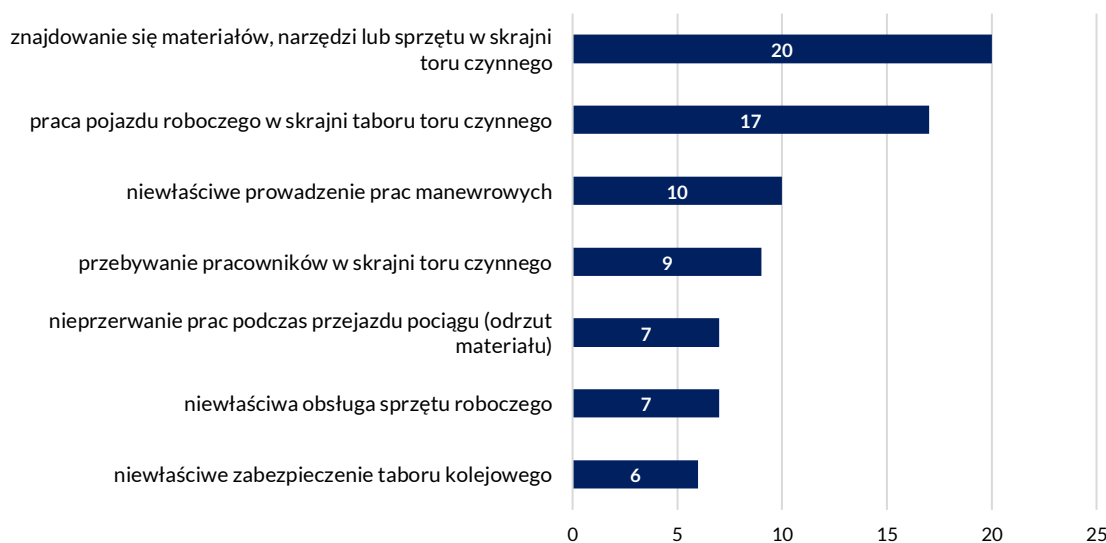
Dane za lata 2019-2023 wskazują, że najwięcej zdarzeń związanych było z wystąpieniem nieprawidłowości w trakcie realizacji prac torowych (96 zdarzeń, co stanowiło 48,73% wszystkich zdarzeń przy pracach torowych). Kolejną grupą były zdarzenia, których przyczyna leżała po stronie użytkownika przejazdu – 17 zdarzeń (8,63% wszystkich zdarzeń przy pracach torowych). Z kolei zdarzeń wynikających z niezatrzymania pojazdu w miejscu, w którym powinien się zatrzymać lub uruchomienie pojazdu bez wymaganego zezwolenia odnotowano 16 (8,12%). Do 13 zdarzeń przyczyniło się nieprawidłowe przygotowanie miejsca wykonania prac (6,6%). Kolejnymi grupami pod względem liczby były zdarzenia związane z nieprawidłowym zabezpieczeniem miejsca robót, błędem dyżurnego ruchu oraz awarią pojazdu roboczego (po 9 zdarzeń), a także nieprawidłowe wykonanie prac i nieprawidłowe uporządkowanie miejsca robót (po 5 zdarzeń). Najmniej zdarzeń związanych było z nieprawidłowym zabezpieczeniem PKD w trakcie wykonywania prac torowych (4 zdarzenia).

Rys. 18. Przyczyny zdarzeń związanych w wykonywaniem prac inwestycyjnych w latach 2019-2023



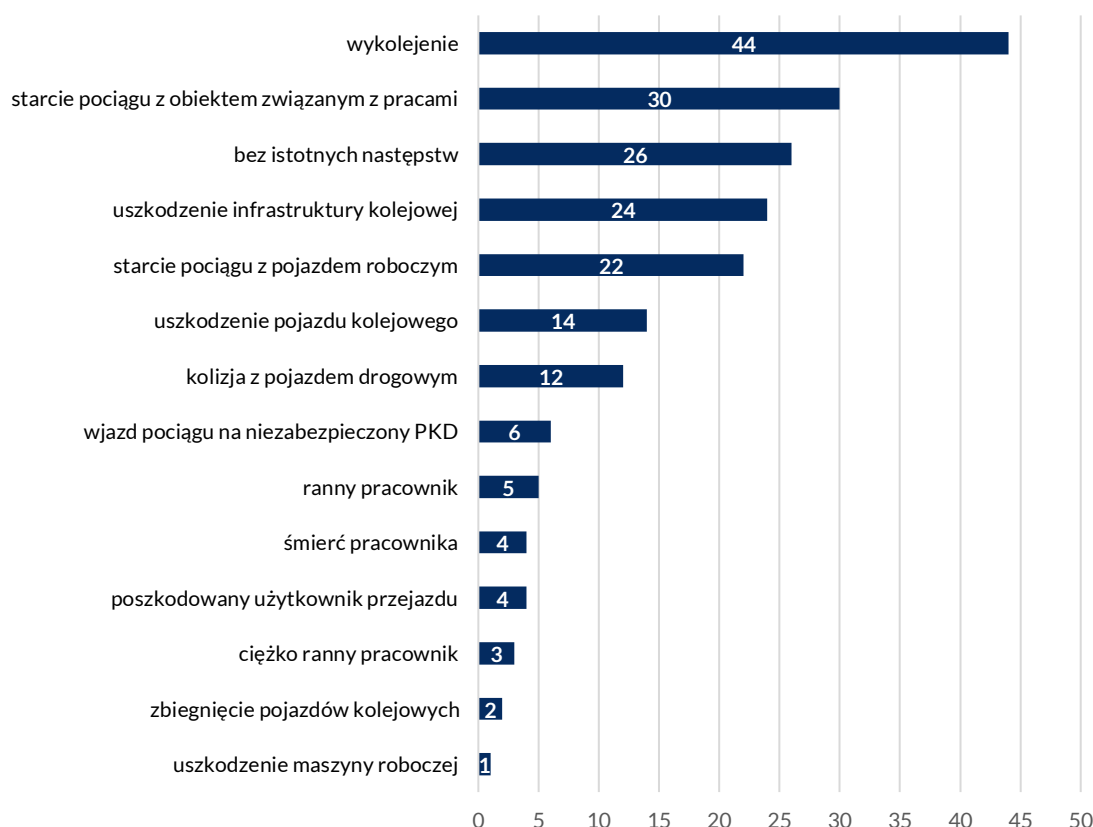
Szczegółowa analiza zdarzeń za lata 2019-2023, dla których przyczynę określono jako „wystąpienie nieprawidłowości w trakcie realizacji prac” wykazała, że najczęstszym powodem zdarzenia było znajdowanie się materiałów, narzędzi lub sprzętu w skrajni toru czynnego – 20 przypadków (udział 20,83% w ogólnej liczbie zdarzeń związanych z nieprawidłowościami w trakcie realizacji prac) oraz praca pojazdu roboczego w skrajni toru czynnego – 17 przypadków w ostatnich 5 latach (17,71% ogólnej liczby zdarzeń w tej grupie).

Rys. 19. Uszczegółowienie najczęstszych przyczyn zdarzeń zaistniałych w wyniku „wystąpienia nieprawidłowości w trakcie realizacji prac” w latach 2019-2023



Najczęstszym skutkiem wypadków przy pracach torowych jest wykolejenie pojazdu. W latach 2019-2023 wystąpiło ich w sumie 44 (22,34%). Dane za 5 lat wskazują, że kolejną grupą były zdarzenia, których skutkiem było starcie pociągu z obiektem związanym z pracami (30 zdarzeń, 15,23%). Bez istotnych następstw było 26 zdarzeń (13,2%). Natomiast na podobnym poziomie odnotowano zdarzenia, których skutkiem było uszkodzenie infrastruktury kolejowej (24 zdarzenia, 12,18%) oraz starcie pociągu z pojazdem roboczym (22 zdarzenia, 11,17%). Pozostałe skutki w latach 2019-2023 nie przekroczyły 8%.

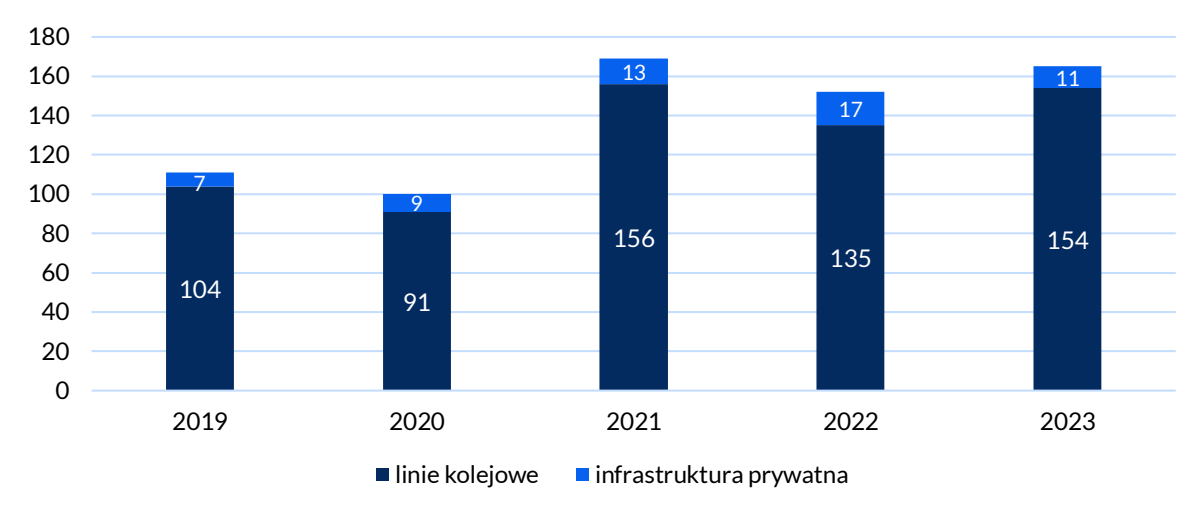
Rys. 20. Podział zdarzeń związanych z pracami torowymi w latach 2019-2023 z uwagi na skutki



4.4.4. Pomińnięcia sygnału „Stój”

W 2023 r. w sumie na liniach kolejowych miało miejsce 154 wypadków i incydentów kat. B04 i C44, o 19 więcej niż w 2022 r. (14,07%). Aby lepiej poznać charakter i okoliczności zdarzeń typu SPAD, dla zwiększenia badanej próbki wzięto pod uwagę zdarzenia zaistniałe na liniach zarządzanych przez autoryzowanych zarządców infrastruktury z lat 2019-2023, a także uwzględniono dodatkowo zdarzenia zaistniałe również poza siecią kolejową objętą dyrektywami UE (np. na infrastrukturze prywatnej czy tzw. sieciach wydzielonych). Na infrastrukturze ogólnodostępnej, prywatnej oraz w sieciach wydzielonych odnotowano 165 wypadków i incydentów kat. B04 i C44, o 13 więcej względem 2022 r. Wśród analizowanych zdarzeń 11 miało miejsce na infrastrukturze prywatnej (10 wypadków i 1 incydent).

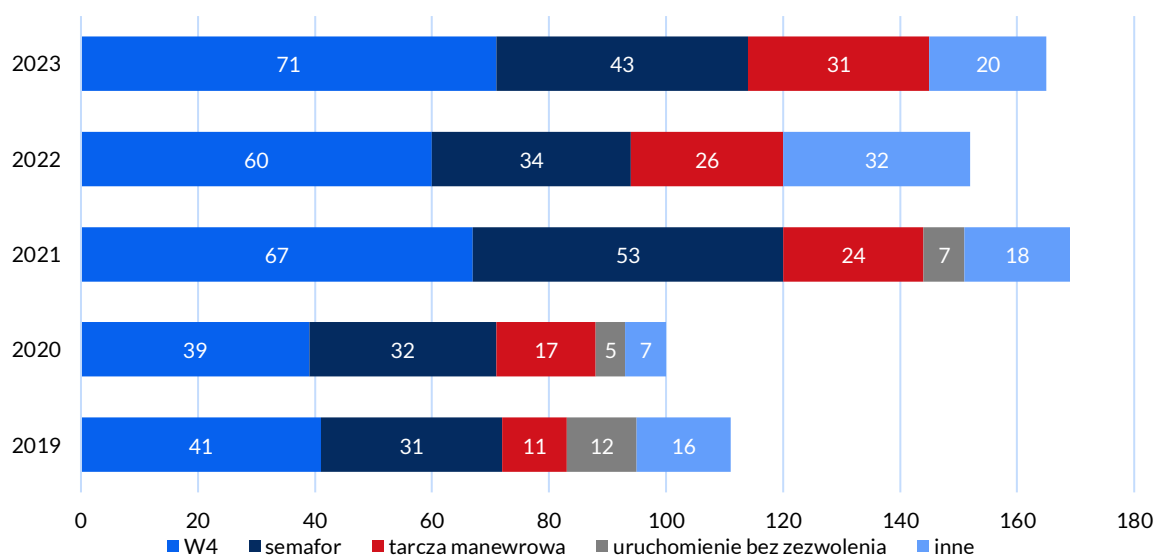
Rys. 21. Liczba zdarzeń SPAD na liniach kolejowych i infrastrukturze prywatnej w latach 2019 – 2023



Do zdarzeń SPAD kwalifikowane są zdarzenia zaistniałe z różnych przyczyn związanych m.in. z charakterem sygnału, przed którym nie zatrzymał się pociąg. W 2023 r., podobnie jak w latach poprzednich, najczęściej dochodziło do niezatrzymania pojazdu przed wskaźnikiem W4. Odnotowano w tej grupie 71 zdarzeń i była to liczba o 11 wyższa niż w 2022 r. (wzrost o 18,3%). Drugą grupę pod względem liczebności stanowiły przejechania obok semafora wskazującego sygnał „Stój”. Również w tej grupie liczba zdarzeń wzrosła z 34 w 2022 r. do 43 przypadków w 2023 r. (wzrost o 26,5%).

W 2023 r. doszło do 31 zdarzeń, które polegały na pominięciu tarczy manewrowej zabraniającej dalszej jazdy (wzrost o 19,2% w porównaniu do 2022 r.).

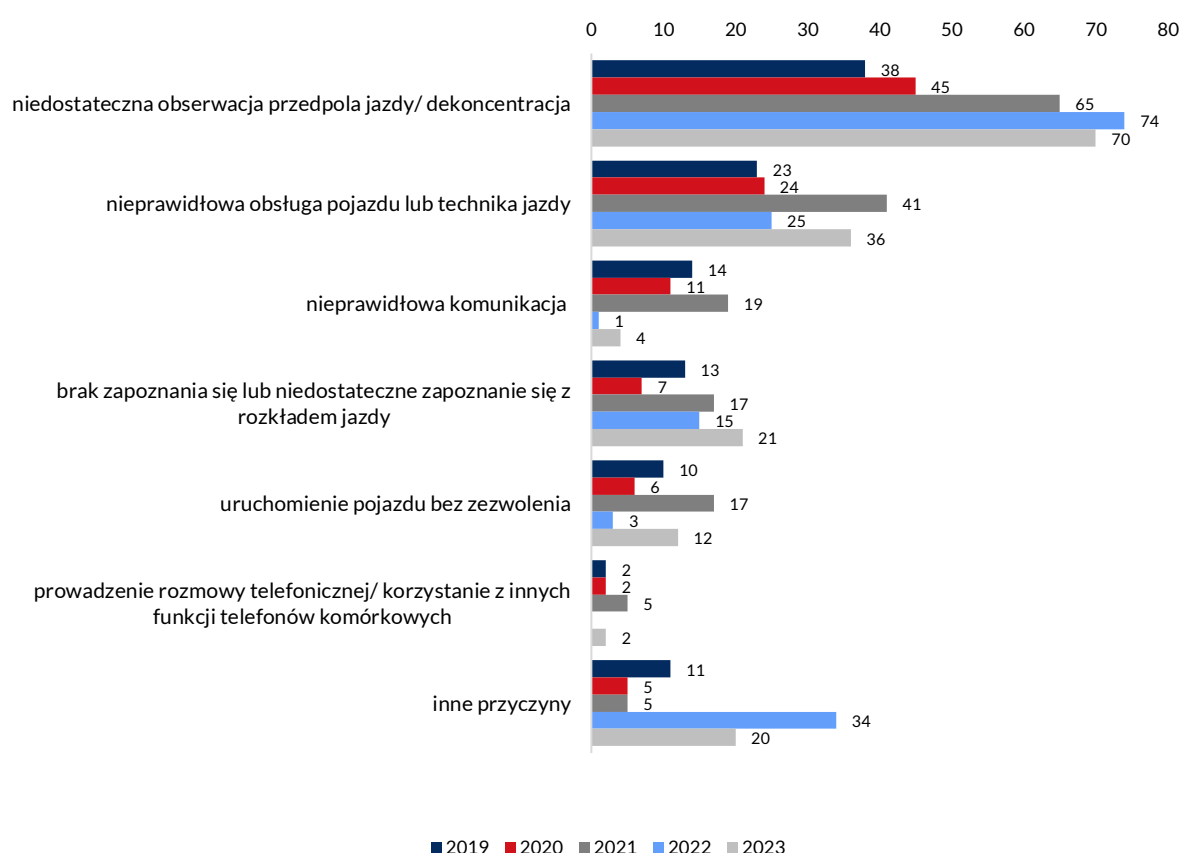
Rys. 22. Podział zdarzeń SPAD ze względu na rodzaj pominiętego sygnału w latach 2019 – 2023



Żadne zdarzenie w 2023 r., podobnie jak w 2022 r., nie zostało zakwalifikowane do kategorii uruchomienia pojazdu kolejowego bez wymaganego zezwolenia. Wprawdzie okoliczność taka była przyczyną kilku zdarzeń, jednak każdorazowo w wyniku samowolnego uruchomienia dochodziło do pominięcia tarczy manewrowej, semafora bądź innego miejsca zatrzymania.

Istotnym elementem monitorowania zdarzeń jest analiza przyczyn ich wystąpienia. Najczęściej występującą przyczyną zdarzeń SPAD jest niedostateczna obserwacja przedpola jazdy. Z tego powodu w 2023 r. odnotowano 70 zdarzeń SPAD (42,4%). W latach 2019-2023 przyczynę tę wskazano w 41,9% wszystkich zdarzeń SPAD. Komisje kolejowe przeważnie nie wskazują, co spowodowało niedostateczną obserwację przedpola jazdy. Niekiedy jednak udaje się wskazać czynnik, który doprowadził do dekoncentracji maszynisty. Najczęściej są to zmęczenie lub złe samopoczucie psychofizyczne.

Rys. 23. Szczegółowe przyczyny wystąpienia zdarzeń SPAD w latach 2019 – 2023



Drugą najczęściej wskazywaną przez komisje kolejowe przyczyną zdarzeń SPAD jest nieprawidłowa obsługa pojazdu lub technika jazdy. W 2023 r. doszło do 36 zdarzeń z tego powodu, co stanowiło 21,8% zdarzeń SPAD. Łącznie w latach 2019-2023 przyczynę tę wskazano jako powód wystąpienia 149 zdarzeń (21,4%). Najczęściej jest ona związana z niedostosowaniem techniki jazdy (w tym zbyt późnym wdrożeniem hamowania) czy prędkości do sytuacji ruchowej lub warunków atmosferycznych, jak np. deszcz, liście na torach czy oblodzenie, które przyczyniają się do wydłużenia drogi hamowania. Przypuszczenia te potwierdza analiza zdarzeń SPAD z lat 2019-2023 w wyniku nieprawidłowej obsługi pojazdu lub techniki jazdy z uwzględnieniem miesiąca. Wynika z niej, że najwięcej zdarzeń miało miejsce w październiku i listopadzie (43 zdarzenia).

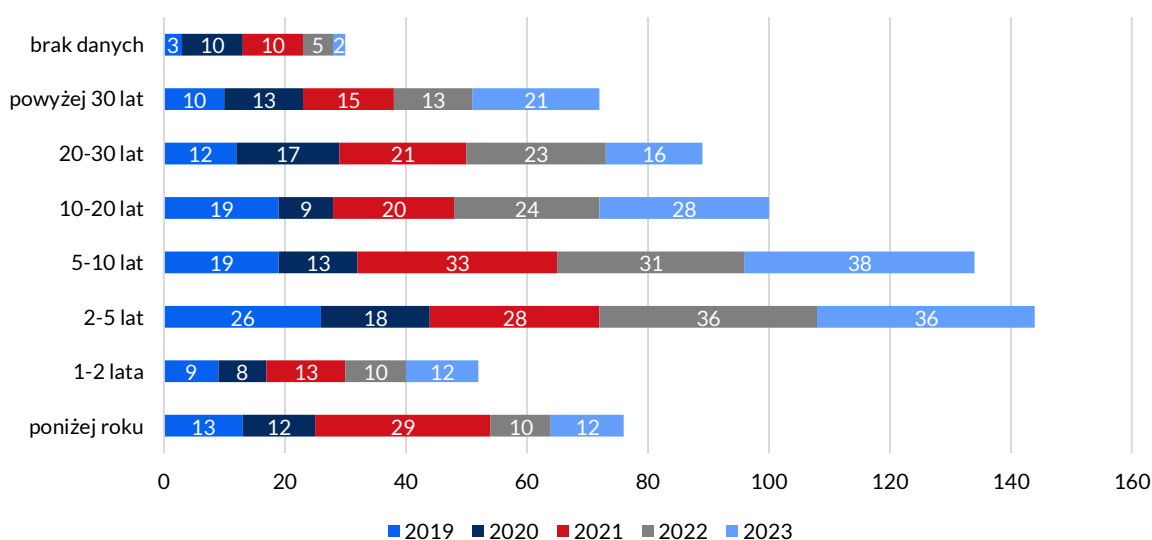
Trzecią z przyczyn zdarzeń SPAD w 2023 r. było „niedostateczne zapoznanie się z rozkładem jazdy”. Przyczyniło się ono do wystąpienia 21 zdarzeń. W latach 2019-2022 przyczynę tę wskazano od 7 do 17 razy rocznie (odpowiednio w roku 2020 i 2021). Niedostateczne zapoznanie się z rozkładem jazdy zazwyczaj sprzyja występowaniu zdarzeń polegających na niezatrzymaniu się przed wskaźnikiem W4.

W 2023 r. odnotowano 4 zdarzenia spowodowane nieprawidłową komunikacją.

W poprzednich latach przyczyna ta odpowiadała za kilkanaście zdarzeń rocznie. W latach 2019 – 2023 udział zdarzeń zaistniałych z tej przyczyny wynosił 7,03%.

Czynnikiem, który niewątpliwie ma wpływ na występowanie zdarzeń SPAD, jest krótki staż pracy na stanowisku maszynisty. Z zebranych danych zawartych w protokołach ustaleń końcowych wynika, że w największej liczbie zdarzeń SPAD biorą udział maszyniści ze stażem pracy do 5 lat. W sumie uczestniczyli oni w 272 zdarzeniach tego rodzaju na przestrzeni ostatnich pięciu lat, co stanowi udział na poziomie 39,02%. Największy odsetek stanowią maszyniści z doświadczeniem od 2 do 5 lat (144 maszynistów w analizowanym pięcioletnim okresie, czyli 20,66%).

Rys. 24. Staż maszynistów uczestniczących w zdarzeniach SPAD w latach 2019-2023



Przeciwdziałanie występowaniu zdarzeń SPAD jest wyzwaniem z uwagi na złożoność ich przyczyn. Zazwyczaj do wystąpienia tego typu zdarzeń przyczynia się „czynnik ludzki”, czyli błąd pracownika systemu kolejowego. Istotne jest zatem, aby nawet pozornie niegroźne sytuacje (przykładowo związane z pominięciem wskaźnika W4) traktować z należytą powagą. Mogą to być pierwsze symptomy świadczące o głębszym problemie związanym np. z wykształceniem maszynisty czy jego zdolnością do koncentracji.

Dla zapewnienia monitorowania zdarzeń SPAD oraz trybu postępowania po wystąpieniu tego typu sytuacji, od początku 2022 r. certyfikowani przewoźnicy, których maszyniści uczestniczyli w zdarzeniach kategorii B04, C44 i D79, przekazują do Prezesa UTK kwartalne sprawozdania. Uwzględniają one szereg czynników i okoliczności związanych z każdym zaistniałym zdarzeniem. Jest to jedno z działań, które ma na celu, po analizie zgromadzonego materiału, identyfikację czynników, które wpływają na występowanie zdarzeń kolejowych.

Informacje przekazywane przez poszczególne podmioty pozwalają na wspólne określanie dobrych praktyk oraz doskonalenie już wdrożonych rozwiązań, które pomagają ograniczyć liczbę zdarzeń SPAD.

Istotne dla przeciwdziałania występowaniu zdarzeń SPAD jest kontynuowanie działań podejmowanych dla:

- zapewnienia właściwego wyszkolenia i sprawdzania kompetencji maszynistów;
- propagowania metod zwiększających koncentrację maszynisty (np. metody „wskazuj i mów”);
- zwiększenia wykorzystywania monitoringu w celu weryfikacji przestrzegania przez maszynistów zakazów obowiązujących w kabinie;
- kreowania w organizacjach warunków sprzyjających budowie kultury bezpieczeństwa i uwzględniania czynnika ludzkiego w realizowanych działaniach;
- podnoszenia kompetencji członków komisji kolejowej, pozwalających na dokładne analizowanie okoliczności zdarzeń;
- wdrażanie skutecznych środków kontroli ryzyka, zapobiegających przypadkom niewłaściwej komunikacji pracowników kolejowych, np. w zakresie uzgadniania pracy manewrowej, w tym ścisła i systematyczna współpraca przewoźników i zarządców dotycząca sposobu prowadzenia ruchu kolejowego i manewrów,
- wdrożenia w Polsce Europejskiego Systemu Sterowania Pociągiem (ETCS) poziomu 1 i 2 na głównych liniach kolejowych oraz ETCS w uproszczonej wersji „Limited Supervision” na pozostałej części sieci kolejowej.

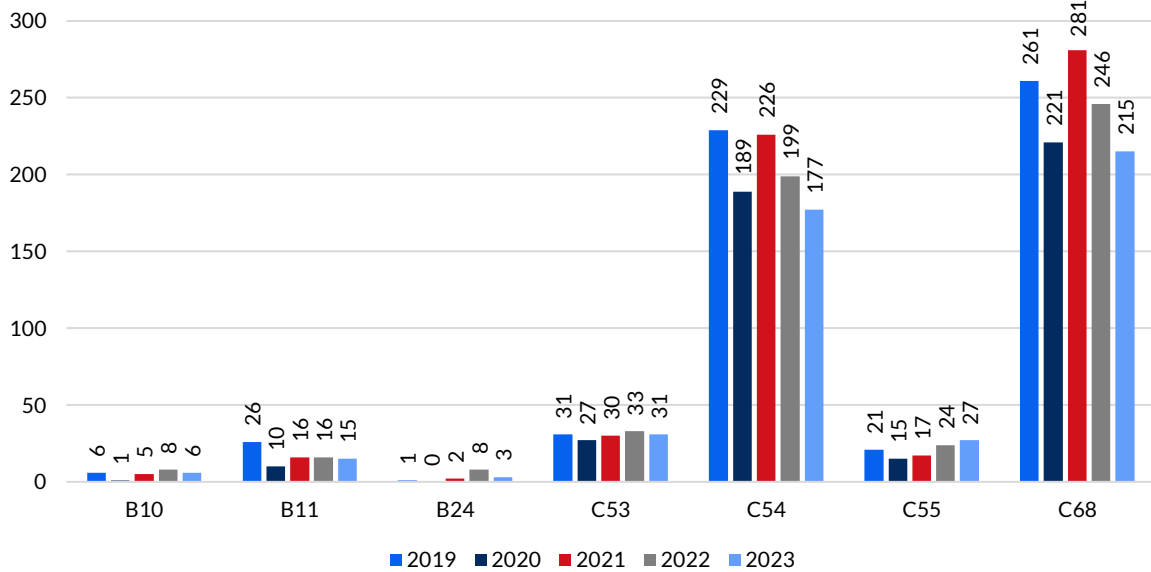
Ważnym działaniem systemowym, które może ograniczyć liczbę zdarzeń SPAD jest zmiana systemu egzaminowania kandydatów na maszynistów. Prezes UTK wyszedł z taką inicjatywą, by zapewnić wysoki poziom wiedzy i umiejętności osób wchodzących do zawodu maszynisty. Od 2023 r. egzaminy na licencję i pierwsze świadectwo maszynisty są państwowe, prowadzone przez Prezesa UTK w Centrum Egzaminowania i Monitorowania Maszynistów. W procesie egzaminowania wykorzystane są m.in. symulatory pojazdów trakcyjnych, co pozwala sprawdzić zachowania kandydata na maszynistę w sytuacjach nietypowych (szerzej w [rozdziale 3.2.2](#)).

4.5. Awarie i usterki taboru

W 2023 r. łącznie na liniach kolejowych oraz bocznicach kolejowych doszło do 474 zdarzeń w 7 kategoriach, co oznacza spadek liczby zdarzeń o 11,2% względem roku poprzedniego, kiedy odnotowano ich 534. Ponownie nie odnotowano żadnego zdarzenia kategorii 37, która odnosi się do rozerwania pociągu lub składu manewrowego, powodującego zbiegnięcia wagonów.

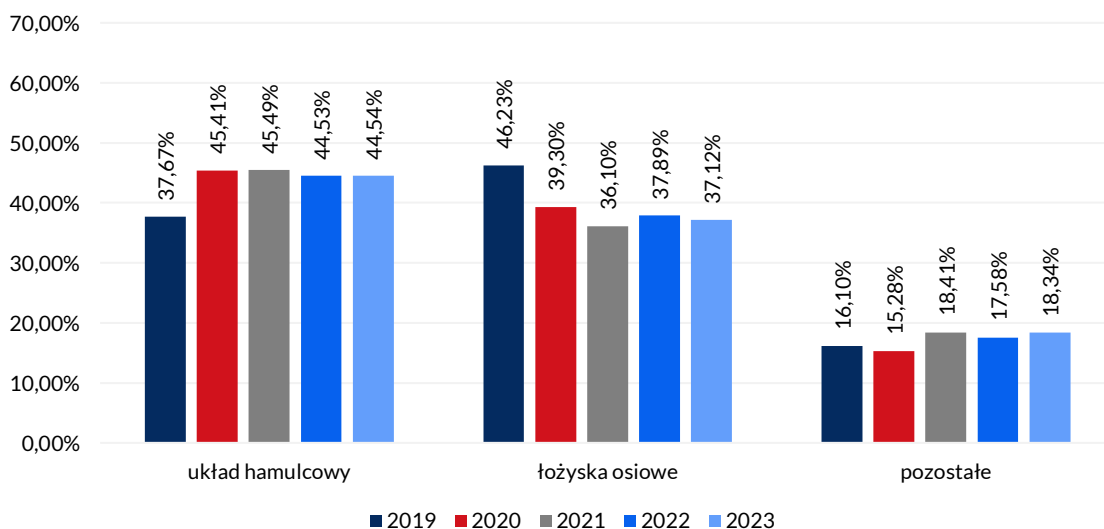
Najwięcej zdarzeń klasyfikowanych jest do kategorii C68, związanej z rozerwaniem składu pociągu, bez zbiegnięcia wagonów. W 2023 r. wystąpiło 215 zdarzeń tej kategorii, przy 246 w 2022 r., co oznacza spadek o 12,6%. Wyraźnie spadła również liczba incydentów kategorii C54 (usterki wagonów stwierdzone przez DSAT i potwierdzone w warunkach warsztatowych lub stwierdzone przez personel) – ze 199 zdarzeń w 2022 r. do 177 w 2023 r. (spadek o 11,1%). W 2023 r. te dwie kategorie incydentów łącznie odpowiadały za 82,7% zdarzeń związanych ze stanem technicznym taboru kolejowego.

Rys. 25. Wypadki i incydenty związane ze stanem technicznym taboru kolejowego w latach 2019-2023



Analiza zdarzeń kategorii B10, B11, C53 i C54 wskazuje, że nadal, niezależnie od rodzaju pojazdu, do zdarzeń związanych ze stanem technicznym taboru kolejowego ujętych w omawianych kategoriach dochodzi najczęściej z przyczyn leżących po stronie układu hamulcowego (w 2023 r. udział 44,54%). W drugiej kolejności do zdarzeń dochodzi w wyniku uszkodzeń łożysk zestawów kołowych – niezależnie od tego, czy dotyczy to pojazdów trakcyjnych i specjalnych (kategorie B10 i C53), czy wagonów (kategorie B11 i C54) – w 2023 r. udział 37,12%. Łącznie przyczyny związane z układem hamulcowym oraz łożyskami zestawów kołowych odpowiadały za 81,66% zdarzeń w 2023 r., co jest zbieżne z obserwacjami z lat poprzednich.

Rys. 26. Procentowy udział uszkodzeń układu hamulcowego i łożysk osiowych w przyczynach zdarzeń kategorii B10, B11, C53 i C54 w latach 2019 – 2023



Podstawowym środkiem zapobiegania zdarzeniom związanym ze stanem technicznym taboru jest właściwe utrzymanie pojazdów kolejowych. Zapewnienie odpowiedniego stanu taboru pozwala na zmniejszenie ryzyka wystąpienia zdarzeń. Do zarządzania procesem utrzymania zobowiązane są podmioty odpowiedzialne za utrzymanie.

Zapobieganie zdarzeniom wymaga również ciągłego monitorowania ich występowania oraz określania przyczyn zaistnienia. Regularne i rzetelne gromadzenie, monitorowanie i analizowanie informacji dotyczących nieprawidłowości, usterek i napraw wynikających z codziennej eksploatacji i utrzymania powinno pozwolić poznać źródła zagrożeń związanych z eksploatacją taboru. Wiedza o tych zagrożeniach zapewnia dobór odpowiednich środków kontroli ryzyka i tym samym ogranicza ryzyko występowania zdarzeń związanych ze stanem technicznym taboru kolejowego.

Istotną rolę w zapobieganiu zdarzeniom związanym ze stanem technicznym taboru mają urządzenia detekcji stanów awaryjnych montowane na infrastrukturze kolejowej. Wskazane jest systematyczne doposażanie linii kolejowych w urządzenia DSAT i DSAP, tym bardziej, że w wyniku postępującej automatyzacji i informatyzacji sieci kolejowej obserwowane jest zmniejszanie liczby pracowników odpowiedzialnych za zabezpieczanie ruchu kolejowego.

W 2023 r. urządzenia DSAT odpowiadały za wykrycie 41,9% (51,5% w 2022 r.) incydentów kategorii C53 oraz 87,6% (85,4% w 2022 r.) incydentów kategorii C54. Większa wykrywalność w przypadku wagonów wynika z ich prostszej budowy w stosunku do pojazdów z napędem, w których istnieje duża liczba elementów. Ich uszkodzeń nie wykryją urządzenia DSAT (np. odbierak prądu).

Ramy prawne

5. Ramy prawne

5.1. Zmiany w przepisach prawa

Zestawienie najważniejszych zmian prawnych w 2023 r., zarówno w prawie krajowym, jak i unijnym, zebrano w tabelach. Pierwsza z nich dotyczy zmian wynikających z przepisów prawa UE lub z nimi powiązanych, natomiast druga opisuje zmiany związane wyłącznie z prawodawstwem krajowym.

Tab. 8. Zmiany w przepisach prawa wynikające z regulacji prawnych UE

lp.	nazwa aktu	szczegóły zmiany	wejście w życie
1.	Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2023/1693 z dnia 10 sierpnia 2023 r. zmieniające rozporządzenie wykonawcze (UE) 2019/773 w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemu „Ruch kolejowy” systemu kolei w Unii Europejskiej	Zmiany w rozporządzeniu wykonawczym (UE) 2019/773 służą przede wszystkim (i) włączeniu nowych wymagań w celu osiągnięcia wyższego poziomu harmonizacji przepisów eksploatacyjnych europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS), (ii) dodaniu nowych wymagań obejmujących informacje techniczne dotyczące urządzeń przytorowych ERTMS istotnych w kontekście eksploatacji, które zarządca infrastruktury musi przekazać przedsiębiorstwom kolejowym oraz (iii) wprowadzeniu nowego formatu instrukcji europejskich i informacji zwrotnych z oceny przepisów krajowych dotyczących bezpieczeństwa i eksploatacji.	Wejście w życie: 28 września 2023 r.
2.	Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2023/1694 z dnia 10 sierpnia 2023 r. zmieniające rozporządzenia Komisji: (UE) nr 321/2013, nr 1299/2014, nr 1300/2014, nr 1301/2014, nr 1302/2014, nr 1304/2014 oraz rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/777	Akt znowelizował: 1) rozporządzenie (UE) nr 321/2013 (TSI „Wagony towarowe”); 2) rozporządzenie (UE) nr 1299/2014 (TSI „Infrastruktura”); 3) rozporządzenie (UE) nr 1300/2014 (TSI „Osoby o ograniczonej możliwości poruszania się”); 4) rozporządzenie (UE) nr 1301/2014 (TSI „Energia”); 5) rozporządzenie (UE) nr 1302/2014 (TSI „Tabor – lokomotywy i tabor pasażerski”); 6) rozporządzenie (UE) nr 1304/2014 (TSI „Hałas”); 7) rozporządzenie wykonawcze (UE) 2019/777 (rejestr infrastruktury kolejowej). Zmiany dotyczyły m.in.: – uregulowania transportu kombinowanego za pośrednictwem TSI, – harmonizacji wymagań i metod badań pod względem tematyki kompatybilności elektromagnetycznej oraz kompatybilności z systemami detekcji pociągów, – ujednoczenia specyfikacji mających zastosowanie do taboru i urządzeń stacjonarnych, w szczególności w drodze uregulowania otwartych punktów w odniesieniu do wymogów dotyczących obciążenia ruchem i obciążalności infrastruktury, wymogów dotyczących eksploatacji z użyciem większej liczby pantografów niż dwa jednocześnie oraz ułatwienia wyposażenia pociągów w systemy pomiaru energii, – doprecyzowania definicji pojazdów specjalnych, – wprowadzenia metodyki oceny właściwości akustycznych kompozytowych wstawek hamulcowych na poziomie składnika, – funkcji wykrywania wykolejenia, – ułatwienia dostępu do przewozów pociągami osobom o ograniczonej możliwości poruszania się, – uczynienia zarządcy infrastruktury dostawcą danych zastępującym krajową jednostkę rejestrującą, która może pełnić rolę koordynatora.	Wejście w życie: 28 września 2023 r.
3.	Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2023/1695 z dnia 10 sierpnia 2023 r. w sprawie technicznej	Nowelizacja miała na celu zmodernizowanie istniejących ram regulacyjnych, aby umożliwić nowe funkcje związane z cyfryzacją sieci kolejowych oraz poprawianie efektywności i równoważności kolejowych przewozów	Wejście w życie: 28 września 2023 r.

	specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemów „Sterowanie” systemu kolei w Unii Europejskiej i uchylające rozporządzenie (UE) 2016/919	<p>towarowych przez dalszą harmonizację europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS) oraz jego szersze i bardziej systematyczne wdrażanie w całej Unii, zwłaszcza w transeuropejskiej sieci transportowej.</p> <p>Aby osiągnąć dalszą harmonizację ERTMS, nowelizacja zapewniła nowy spójny system przejściowy i migracyjny, rzetelną procedurę korygowania błędów w specyfikacjach, ogranicza zakres częściowego spełnienia wymagań oraz stopniowo eliminuje potrzebę kontroli zgodności.</p>	
4.	Decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2023/1696 z dnia 10 sierpnia 2023 r. zmieniająca decyzję wykonawczą 2011/665/UE w odniesieniu do specyfikacji europejskiego rejestru typów pojazdów, o której mowa w art. 48 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797	Wprowadzono zmiany w parametrach ERATV w celu dostosowania ich do przeglądu odpowiednich TSI.	Wejście w życie: 8 września 2023 r.
5.	Decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2023/2584 z dnia 15 listopada 2023 r. w sprawie norm zharmonizowanych dotyczących interoperacyjności systemów kolejowych, opracowanych na potrzeby dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797	Publikacja zawiera odniesienia do norm zharmonizowanych dotyczących interoperacyjności systemów kolejowych, opracowanych na potrzeby dyrektywy (UE) 2016/797.	Wejście w życie: 21 listopada 2023 r.
6.	Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/1804 z dnia 13 września 2023 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych i uchylenia dyrektywy 2014/94/UE	<p>W rozporządzeniu:</p> <ol style="list-style-type: none"> określono obowiązkowe krajowe wartości docelowe dotyczące rozmieszczenia wystarczającej infrastruktury paliw alternatywnych w Unii dla pojazdów drogowych, pociągów, statków i samolotów podczas postoju, określono wspólną specyfikację techniczną i wymogi w zakresie informacji dla użytkowników i dostarczania danych oraz wymogi dotyczące płatności w odniesieniu do infrastruktury paliw alternatywnych, określono zasady dotyczące krajowych ram polityki, przyjmowanych przez państwa członkowskie, w tym zasady rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych w obszarach, w których nie określono obowiązkowych ogólnounijnych wartości docelowych, oraz sprawozdawczości w zakresie rozwoju takiej infrastruktury, ustanowiono mechanizm sprawozdawczości zachęcający do współpracy i zapewniający dokładne śledzenie postępów (mechanizm sprawozdawczości przyjmuje formę usystematyzowanego, przejrzystego i iteracyjnego procesu zachodzącego pomiędzy Komisją a państwami członkowskimi mającego na celu zakończenie prac nad krajowymi ramami polityki, z uwzględnieniem istniejących lokalnych i regionalnych strategii wdrażania infrastruktury paliw alternatywnych, oraz późniejszego wdrożenia tych ram, a także powiązanych działań Komisji w celu wspierania spójnego i szybszego rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych w państwach członkowskich). 	Wejście w życie: 20 października 2023 r. Stosuje się od 13 kwietnia 2024 r.
7.	Decyzja nr 2022/01 Regionalnego Komitetu Sterującego Wspólnoty Transportowej z dnia 15 listopada 2022 r. w sprawie zmiany załącznika I do Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Transportową	Wobec znacznej zmiany otoczenia prawnego dziedzin objętych Traktatem ustanawiającym Wspólnotę Transportową, od ostatniej aktualizacji załącznika I w czerwcu 2021 r. postanowiono dokonać rewizji tego załącznika w sposób go upraszczający i uwzględniający przedmiotowe zmiany, przy czym załącznik I.1, w tym	Wejście w życie: 15 listopada 2023 r.

		mapy przedstawiające orientacyjne rozszerzenie TEN-T na Bałkany Zachodnie (sieć bazowa i sieć kompleksowa), pozostawiono zasadniczo bez zmian.	
8.	Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2023/1176 z dnia 14 lipca 2022 r. zmieniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 w odniesieniu do orientacyjnych map transeuropejskiej sieci transportowej	Wprowadzone zmiany, mające umożliwić Unii lepsze ukierunkowanie współpracy z Ukrainą, są związane z zawarciem 29 czerwca 2022 r. między Unią i Ukrainą umowy wysokiego szczebla, o której mowa w rozporządzeniu (UE) nr 1315/2013, dotyczącej zmian w orientacyjnych mapach TEN-T dotyczących linii kolejowych, dróg i śródlądowych dróg wodnych.	Wejście w życie: 9 lipca 2023 r.

Tab. 9. Inne zmiany w przepisach prawa krajowego

lp.	nazwa aktu	zakres zmian	data wejścia w życie
Zmiany w ustawach			
1.	Ustawa z dnia 13 stycznia 2023 r. o zmianie ustawy o pomocy obywatelom Ukrainy w związku z konfliktem zbrojnym na terytorium tego państwa oraz niektórych innych ustaw	<p>W związku z konfliktem zbrojnym na terytorium Ukrainy wprowadzono szczególne zasady dotyczące m.in. uruchamiania dodatkowego pociągu pasażerskiego nieujętego w rocznym rozkładzie jazdy albo włączenia dodatkowego wagonu albo zespołu trakcyjnego do pociągu pasażerskiego stałego kursowania. Dopuszczono również możliwość niepobierania przez zarządcę infrastruktury kolejowej określonych opłat od przewoźnika kolejowego wykonującego przewozy towarowe z pomocą humanitarną w związku z konfliktem zbrojnym na terytorium Ukrainy.</p> <p>Ustawa przewiduje możliwość finansowania ze środków publicznych (środków z Funduszu Pomocy, o którym mowa w art. 14 ust. 1 ustawy z dnia 12 marca 2022 r. o pomocy obywatelom Ukrainy):</p> <ol style="list-style-type: none"> zarządcy infrastruktury (na podstawie art. 5 ust. 5 ustawy z dnia 23 marca 2022 r. o szczególnych regulacjach w zakresie transportu i gospodarki morskiej w związku z konfliktem zbrojnym na terytorium Ukrainy), w wysokości odpowiadającej wysokości przychodów utraconych z tytułu niepobrania opłat, o których mowa w art. 5 ust. 1 ustawy z dnia 23 marca 2022 r. o szczególnych regulacjach w zakresie transportu i gospodarki morskiej w związku z konfliktem zbrojnym na terytorium Ukrainy, tj. z tytułu niepobrania określonych opłat od przewoźnika kolejowego wykonującego przewozy towarowe z pomocą humanitarną; przewoźnika kolejowego (na podstawie art. 6 ust. 1 ustawy z dnia 23 marca 2022 r. o szczególnych regulacjach w zakresie transportu i gospodarki morskiej w związku z konfliktem zbrojnym na terytorium Ukrainy), z tytułu uruchomienia dodatkowego pociągu pasażerskiego nieujętego w rocznym rozkładzie jazdy albo włączenia dodatkowego wagonu albo zespołu trakcyjnego do pociągu pasażerskiego stałego kursowania przewożącego osoby przemieszczające się z terytorium Ukrainy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. <p>Ustawa stanowiła, że wnioski o finansowanie ze środków Funduszu Pomocy uruchomionego dodatkowego pociągu pasażerskiego nieujętego w rocznym rozkładzie jazdy, który przewiózł osoby przemieszczające się z terytorium Ukrainy na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej</p>	<p>Ustawa weszła w życie 28 stycznia 2023 r., za wyjątkiem:</p> <ol style="list-style-type: none"> art. 1: <ol style="list-style-type: none"> pkt 3 lit. b tiret pierwsze wszedł w życie 1 lutego 2023 r., pkt 6 w zakresie dodawanego art. 10 ust. 8 wszedł w życie w terminie określonym w komunikacie ministra właściwego do spraw informatyzacji, o którym mowa w art. 35, pkt 8: <ul style="list-style-type: none"> - lit. a oraz lit. b w zakresie dodawanych ust. 17a oraz 17c-17f weszły w życie 1 marca 2023 r., - lit. b w zakresie dodawanego ust. 17b weszły w życie 1 maja 2023 r., pkt 9 lit. c i d, które weszły w życie 28 stycznia 2023 r. z mocą od 24 lutego 2022 r., pkt 9 lit. e, pkt 10, pkt 21 lit. a-c i f, pkt 31 lit. a i c oraz pkt 32, które weszły w życie 28 stycznia 2023 z mocą od 1 stycznia 2023 r., pkt 21 lit. g i h, które weszły w życie 1 kwietnia 2023 r.; art. 4, art. 5, art. 7 oraz art. 20 pkt 4, które

		<p>w związku z konfliktem zbrojnym na terytorium Ukrainy, złożone przed dniem wejścia w życie projektowanej ustawy będą pozostawione bez rozpoznania.</p>	<p>weszły w życie 28 stycznia 2023 r. z mocą od 1 stycznia 2023 r.;</p> <p>3) art. 11, który wszedł w życie 1 września 2023 r.;</p> <p>4) art. 13, który wszedł w życie 28 lipca 2023 r.;</p> <p>5) art. 17, który wszedł w życie 24 sierpnia 2023 r.</p>
2.	<p>Ustawa z dnia 14 kwietnia 2023 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz ustawy o publicznym transporcie zbiorowym</p>	<p>Ustawa miała na celu zaostrzenie odpowiedzialności karnej za popełnienie czynu zabronionego pod groźbą kary między innymi wobec osoby wykonującej przewóz w publicznym transporcie zbiorowym podczas i w związku z wykonywanymi przez nią czynnościami.</p> <p>Ustawa wprowadziła przepisy obejmujące szczególnym rodzajem ochrony prawnej osoby wykonujące przewóz osób w publicznym transporcie zbiorowym podczas kierowania środkiem transportu i w związku z kierowaniem nim oraz pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych, członków obsady pociągu, a także pracowników obsługi technicznej i utrzymania porządku, którzy w razie potrzeby mogą wchodzić w skład obsady pociągu.</p> <p>Zgodnie z przyjętymi przepisami wskazanym osobom będzie przysługiwała ochrona taka sama jak przewidziana dla funkcjonariusza publicznego na zasadach określonych w ustawie z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny. Szczególna ochrona prawna funkcjonariusza publicznego polega między innymi na tym, że określone zachowanie sprawcy przestępstwa wobec takiej osoby jest przestępstwem zagrożonym karą surowszą niż analogiczne zachowanie wobec innego podmiotu. W praktyce oznacza to, że przedmiotem szczególnej ochrony prawnokarnej stanie się m.in. nietykalność cielesna, godność osobista kierowców, motorniczych i maszynistów podczas wykonywania obowiązków służbowych.</p>	<p>Ustawa weszła w życie 9 czerwca 2023 r.</p>
3.	<p>Ustawa z dnia 14 kwietnia 2023 r. o przygotowaniu i realizacji inwestycji w zakresie elektrowni szczytowo-pompowych oraz inwestycji towarzyszących</p>	<p>Celem ustawy było objęcie w jednym akcie prawnym przepisów regulujących przygotowanie i realizację inwestycji w zakresie elektrowni szczytowo-pompowych, a także modernizację już istniejących obiektów tego typu.</p> <p>Zgodnie z ustawą wniosek o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji w zakresie elektrowni szczytowo-pompowej powinien zawierać m.in.:</p> <ul style="list-style-type: none"> – wskazanie nieruchomości, w stosunku do których decyzja o ustaleniu lokalizacji inwestycji w zakresie elektrowni szczytowo-pompowej ma wywołać skutek, o którym mowa w art. 26 ust. 1 (ograniczenie, na czas określony, za odszkodowaniem, sposób korzystania z nieruchomości), w tym gruntów stanowiących własność Skarbu Państwa, obejmujące oznaczenie gruntów objętych obszarem kolejowym – jeżeli inwestycja w zakresie elektrowni szczytowo-pompowej wymaga przejścia przez ten grunt, wraz z określeniem sposobu, miejsca i warunków umieszczenia na tym gruncie obiektów lub urządzeń (art. 4 ust. 1 pkt 10a), – uzgodnienia, o których mowa w ust. 4 lub 5 albo informację o nieprzedstawieniu przez właściwego zarządcę drogi lub zarządcę infrastruktury kolejowej albo inny właściwy podmiot zarządzający obszarem kolejowym stanowiska w terminie, o którym mowa w ust. 7 (21 dni od dnia otrzymania wystąpienia inwestora o uzgodnienie). 	<p>Ustawa weszła w życie 30 czerwca 2023 r., z wyjątkiem:</p> <ul style="list-style-type: none"> – art. 40, który wszedł w życie 16 czerwca 2023 r.; – art. 41 i art. 44, które weszły w życie 1 lipca 2023 r.

		<p>W odniesieniu do gruntów objętych obszarem kolejowym, przed złożeniem wniosku o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji w zakresie elektrowni szczytowo-pompowej, ustawa zobowiązuje inwestora do wystąpienia do właściwego zarządcy infrastruktury kolejowej lub innego właściwego podmiotu zarządzającego obszarem kolejowym o uzgodnienie sposobu, miejsca i warunków lokalizacji tej inwestycji w obszarze kolejowym.</p> <p>Ostateczna decyzja o ustaleniu lokalizacji inwestycji w zakresie elektrowni szczytowo-pompowej stanowi podstawę do dokonania wpisów w księdze wieczystej i w ewidencji gruntów i budynków. Decyzja ta jest wiążąca dla organów właściwych do sporządzenia studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego oraz miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego oraz organów właściwych do wydania decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu, pozwolenia na budowę, decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej i decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.</p> <p>Ustawa wskazuje, że podziały nieruchomości, o których mowa w art. 22 ust. 1 i 2 nie mogą dotyczyć gruntów stanowiących pas drogowy oraz obszar kolejowy (art. 22 ust. 3).</p> <p>Nieruchomości, na których jest planowana budowa lub przebudowa linii kolejowych, określone w decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji w zakresie elektrowni szczytowo-pompowej z dniem, w którym ta decyzja stała się ostateczna stają się własnością: 1) Skarbu Państwa – w odniesieniu do linii kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. lub Spółkę Celową, o której mowa w art. 2 pkt 2 lit. a ustawy z dnia 10 maja 2018 r. o Centralnym Porcie Komunikacyjnym; 2) właściwego samorządu województwa, powiatu lub gminy – w odniesieniu do linii kolejowych stanowiących własność odpowiednio danej jednostki samorządu terytorialnego (art. 22 ust. 14).</p> <p>Ustawa stwierdza także, że PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. lub Spółka Celowa, o której mowa w art. 2 pkt 2 lit. a ustawy z dnia 10 maja 2018 r. o Centralnym Porcie Komunikacyjnym, nabywają z mocy prawa z dniem, w którym decyzja o ustaleniu lokalizacji inwestycji w zakresie elektrowni szczytowo-pompowej stała się ostateczna, prawo użytkowania wieczystego nieruchomości gruntowych nabytych z mocy prawa przez Skarb Państwa lub stanowiących jego własność, o których mowa w ust. 14 pkt 1. (art. 22 ust. 15).</p> <p>Zgodnie z nowelizacją właściwy zarządca infrastruktury kolejowej lub inny właściwy podmiot zarządzający obszarem kolejowym zostali zaliczeni do wąskiego grona podmiotów o statusie strony w postępowaniu o zmianie decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji w zakresie elektrowni szczytowo-pompowej, w zakresie, o którym mowa w art. 3 ust. 2 (objęcie nieruchomości znajdujących się na terenie objętym inwestycją w zakresie elektrowni szczytowo-pompowej skutkami, o których mowa w art. 22 ust. 5 (dot. nieruchomości stających się z mocy prawa własnością Skarbu Państwa), 8 (dot. nabycia z mocy prawa przez inwestora prawa użytkowania wieczystego na gruntach stających się własnością Skarbu Państwa) i 9 (dot. nabycia z mocy prawa przez inwestora prawa użytkowania wieczystego na gruntach stanowiących własność Skarbu Państwa w dniu złożenia wniosku o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji w zakresie elektrowni szczytowo-pompowej) lub art. 26 ust. 1 (dot. ograniczenia, na czas określony, za odszkodowaniem, sposobu korzystania z nieruchomości).</p>	
4.	Ustawa z dnia 9 maja 2023 r. o zmianie ustawy	Zmiana ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym miała na względzie zapewnienie realizacji	Ustawa weszła w życie 3 czerwca 2023 r.

	<p>reformy, określonej w Krajowym Planie Odbudowy i Zwiększania Odporności, ujętej w ramach komponentu E Zielona, inteligentna mobilność – E2.3 Zwiększenie dostępności transportowej, bezpieczeństwa i cyfrowych rozwiązań oraz zapewnienie stosowania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/782 z dnia 29 kwietnia 2021 r. dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym.</p> <p>Ustawa w art. 3a wymienia przypadki, w których przepisów ww. rozporządzenia nie stosuje się do kolejowych przewozów osób oraz terminy, od których stosuje się te przepisy do kolejowych przewozów osób oraz do dalekobieżnych krajowych przewozów osób i międzynarodowych przewozów osób wykonywanych na obszarze UE. Przepisy te dotyczą m.in. dostępu do rozkładu jazdy w czasie rzeczywistym, otrzymania zwrotu kosztów podróży innym środkiem transportu w przypadku braku informacji w ciągu 100 min o innych dostępnych opcjach zmiany trasy w przypadku opóźnienia lub odwołania usługi, oferowania posiłków w przypadku opóźnienia wynoszącego co najmniej 60 min., informowania czy jest wspólny bilet, odszkodowania za opóźnienie w wysokości 25% ceny biletu w przypadku opóźnienia od 60 do 119 minut oraz 50% ceny biletu w przypadku opóźnienia wynoszącego 120 minut lub więcej, zapewnienia co najmniej 4 miejsc na rowery w pociągu.</p>	
<p>5. Ustawa z dnia 16 czerwca 2023 r. o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw</p>	<p>Zmiany wprowadzone do ustawy o transporcie kolejowym dotyczyły w przeważającej mierze decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, a także opłaty podstawowej oraz opłaty rezerwacyjnej za niewykorzystanie przydzielonej zdolności przepustowej.</p> <p>Ustawa wprowadziła zmiany dotyczące bezpośrednio Prezesa UTK, a mianowicie:</p> <ul style="list-style-type: none"> – obowiązek informowania Prezesa UTK o wszczęciu postępowania o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej – obowiązek przesyłania do Prezesa UTK zawiadomień o wydaniu decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej. <p>W ustawie o publicznym transporcie zbiorowym, przy określeniu „publiczny transport zbiorowy” wykreślono sformułowanie „o charakterze użyteczności publicznej”, rozszerzając w ten sposób przedmiotowy zakres obowiązywania przepisów. W związku z tym zmianie uległ tytuł Rozdziału 6 ustawy na „Finansowanie publicznego transportu zbiorowego”.</p> <p>W związku z odstąpieniem od wprowadzania potwierdzenia zgłoszenia przewozu wprowadzono zapis, że publiczny transport zbiorowy może odbywać się na podstawie zezwolenia na wykonywanie regularnych przewozów osób w krajowym transporcie drogowym.</p> <p>Ustawa przewiduje możliwość ustanawiania lub dołączania do zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego przez organizatora publicznego transportu zbiorowego. Organizator inny niż związek metropolitalny i minister właściwy do spraw transportu uzyskali możliwość ustanowienia (samodzielnie lub w porozumieniu z innymi organizatorami) zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego na obszarze swojej właściwości w ramach danego województwa, obowiązującego w jego granicach.</p> <p>Organizator działający w ramach jednego województwa, w tym związek metropolitalny, uzyskał możliwość przystąpienia do systemu taryfowo-biletowego, jeżeli system ten ustanawia województwo.</p> <p>Wprowadza się pojęcie „map do celów prawnych z projektem podziału nieruchomości” w zamian za wyrażenie „map z projektem podziału nieruchomości</p>	<p>Ustawa weszła w życie 28 września 2023 r.</p>

<p>6. Ustawa z dnia 7 lipca 2023 r. o zmianie ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym oraz niektórych innych ustaw</p>	<p>Nowelizacja umożliwiła finansowanie ze środków budżetu państwa przychody utracone wskutek niepobrania części opłaty podstawowej lub opłaty rezerwacyjnej za niewykorzystanie przydzielonej zdolności przepustowej albo pobrania obniżonej opłaty podstawowej w związku z wprowadzaniem mechanizmu wsparcia, umożliwiającym zarządcy infrastruktury kolejowej stosowanie zwolnienia przewoźników kolejowych z części opłaty podstawowej, z opłaty rezerwacyjnej za niewykorzystanie przydzielonej zdolności przepustowej i obniżenia opłaty podstawowej, po uzgodnieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych oraz ministrem właściwym do spraw transportu.</p> <p>Dostosowaniu do zmian uległy przepisy ustawy z dnia 21 października 2016 r. o umowie koncesji na roboty budowlane lub usługi. Obecnie przepisy ustawy o umowie koncesji nie mają zastosowania do zawierania umów koncesji, których przedmiotem są usługi publiczne w zakresie transportu pasażerskiego.</p> <p>Ustawa znowelizowała również ustawę o Funduszu Kolejowym poprzez m.in. wskazanie, że w 2023 r. środki Funduszu mogą być przekazane PKP PLK SA z przeznaczeniem na sfinansowanie nabycia udziałów w kapitale zakładowym CARGOTOR Sp. z o.o. Ustawa stanowi także, że w roku 2023 środki Funduszu mogą pochodzić również z wpływów ze skarbowych papierów wartościowych.</p> <p>Ustawa dotyczy uproszczenia, ujednoczenia i przyspieszenia procedur planistycznych w zakresie planowania przestrzennego m.in. poprzez wprowadzenie nowego narzędzia planistycznego, uchwalonego obligatoryjnie dla całej gminy, w randze aktu prawa miejscowego - planu ogólnego.</p> <p>W obszarze planowania przestrzennego pojawiły się nowe kompetencje Prezesa UTK a dotychczasowe zostały zmodyfikowane:</p> <ul style="list-style-type: none"> - nowa kompetencja do uzgadniania projektu planu ogólnego: jeżeli sposób zagospodarowania linii kolejowej o znaczeniu państwowym oraz gruntów w jej sąsiedztwie lub zmiana tego sposobu mogą mieć wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego lub rozwój sieci kolejowych, - nowa kompetencja do uzgadniania zintegrowanego planu inwestycyjnego (szczególna forma planu miejscowego), - modyfikacja kompetencji do uzgadniania projektu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego: jeżeli sposób zagospodarowania linii kolejowej o znaczeniu państwowym oraz gruntów w jej sąsiedztwie lub zmiana tego sposobu mogą mieć wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego lub rozwój sieci kolejowych, - modyfikacja kompetencji do uzgadniania projektu decyzji o warunkach zabudowy i projektu decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego: w odniesieniu do linii kolejowej o znaczeniu państwowym oraz gruntów w jej sąsiedztwie. <p>Dokonano skategoryzowania stref planistycznych planu ogólnego. Strefy komunikacyjne przewidziano dla dużych obiektów infrastruktury komunikacyjnej, istniejących lub których lokalizacja została już ustalona poprzez wyznaczenie linii rozgraniczających teren inwestycji. W strefie tej znajdują się m.in. lotniska, dworce i linie kolejowe, autostrady i drogi ekspresowe.</p> <p>Funkcję powierzchni ziemi ocenia się na podstawie jej faktycznego zagospodarowania i wykorzystania, chyba że inna funkcja wynika z przeznaczenia terenu w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego, decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego lub decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej.</p>	<p>Ustawa weszła w życie 24 września 2023 r. z wyjątkiem niektórych przepisów, które nie dotyczą bezpośrednio modyfikacji przepisów dot. kompetencji Prezesa UTK.</p>
---	---	---

7.	<p>Ustawa z dnia 13 lipca 2023 r. o zmianie ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko oraz niektórych innych ustaw</p>	<p>Podstawowy cel nowelizacji stanowiło usprawnienie wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz usprawnienie przygotowania i realizacji inwestycji, w szczególności inwestycji liniowych w zakresie inwestycji drogowych, wodnych i przeciwpowodziowych.</p> <p>Ustawa przewiduje, że w przypadku decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydawanej dla linii kolejowej, linii tramwajowej i metra realizowanych na podstawie ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, jako inwestycji strategicznej:</p> <ul style="list-style-type: none"> – organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nie ma obowiązku przeprowadzenia analizy zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, a w przypadku, gdy przedsięwzięcie jest realizowane na obszarze morskim – z ustaleniami planu zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej, jeżeli plany te zostały odpowiednio uchwalone albo przyjęte, – organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nie jest uprawniony do odmowy zgody na realizację przedsięwzięcia w przypadku stwierdzenia niezgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, a w przypadku, gdy przedsięwzięcie jest realizowane na obszarze morskim – z ustaleniami planu zagospodarowania przestrzennego morskich wód wewnętrznych, morza terytorialnego i wyłącznej strefy ekonomicznej. – przesądzono, że regionalny dyrektor ochrony środowiska jest organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach w przypadku przedsięwzięć polegających na realizacji linii kolejowej (dotychczas zmieniany przepis mówił o inwestycji w zakresie linii kolejowych). Tożsama zmiana dotyczy określenia kompetencji państwowego wojewódzkiego inspektora sanitarnego w zakresie wydawania m.in. opinii poprzedzającej wydanie postanowienia o obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko. <p>W ustawie z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych przewidziano, że w przypadku gdy inwestycja drogowo-obronna wymaga przejścia przez tereny linii kolejowej, a porozumienie, o którym mowa w art. 20a ust. 2 (zawarte między zarządcą drogi a zarządcą infrastruktury kolejowej lub odpowiednimi podmiotami w celu zajęcia m.in. terenu linii kolejowej ze względu na konieczność przejścia przez nie na potrzeby realizacji inwestycji drogowej), nie zostanie zawarte w terminie 7 dni od dnia jego przekazania zarządcy infrastruktury kolejowej z przyczyn leżących po jego stronie, zarządca drogi jest uprawniony po upływie tego terminu do nieodpłatnego zajęcia terenu linii kolejowej.</p> <p>W ustawie z dnia 8 lipca 2010 r. o szczególnych zasadach przygotowania do realizacji inwestycji w zakresie budowl przeciwpowodziowych, uwzględniając możliwość realizacji inwestycji na terenach infrastruktury (drogowej, kolejowej, lotniskach użytku publicznego) lub na obszarach zamkniętych, przewiduje się wprowadzenie obowiązku wystąpienia do właściwego podmiotu zarządzającego daną infrastrukturą lub terenem zamkniętym o zgodę na wejście na ww. tereny oraz uzgodnienia z tym podmiotem warunków, sposobu i terminu wejścia na ww. tereny.</p>	<p>Ustawa weszła w życie 16 października 2023 r., z wyjątkiem:</p> <ul style="list-style-type: none"> – art. 1 pkt 24 oraz art. 7 pkt 6, które weszły w życie 30 września 2023 r.; – art. 1 pkt 21, art. 14 oraz art. 23 które weszły w życie 16 września 2023 r.
8.	<p>Ustawa z dnia 13 lipca 2023 r. o zmianie ustawy</p>	<p>Ustawa znowelizowała ustawę z 20 czerwca 1992 r. o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami</p>	<p>Ustawa weszła w życie 25 sierpnia 2023 r.</p>

	o uprawnieniach do ulgowych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego	publicznego transportu zbiorowego, w celu przyznania osobom niezdolnym do samodzielnej egzystencji możliwości zakupu biletów miesięcznych imiennych, uprawniających do przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego kolejowego w pociągach osobowych oraz autobusowego w komunikacji zwykłej, z ulgą 49%, identyczną jak w przypadku posiadanego przez nich prawa do zakupu biletów jednorazowych. Wymaga podkreślenia, że ustawa nowelizowana, jak i nowelizacja nie dotyczą komunikacji miejskiej. Przed nowelizacją do zakupu biletów miesięcznych imiennych z ulgą były uprawnione wyłącznie osoby niewidome uznane za niezdolne do samodzielnej egzystencji	
Zmiany aktów prawnych wynikających ze zmiany ustawy o transporcie kolejowym			
9.	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 20 października 2023 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji.	Rozwiązania ujęte w rozporządzeniu mają na celu umożliwienie budowy linii kolejowych dużych prędkości o prędkościach rzędu 250-350 km/h oraz zapewnienie w większym stopniu interoperacyjności sieci kolei przez dopuszczenie stosowania systemu ERTMS/ETCS poziomu 2 również w konfiguracji bez sygnalizatorów przytorowych.	Rozporządzenie weszło w życie 29 listopada 2023 r.
10.	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 20 października 2023 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie świadectwa maszynisty	Celem rozporządzenia była odpowiedź na głosy środowisk kolejowych oraz optymalizacja systemu szkolenia kandydatów na maszynistów posiadających już licencję maszynisty i ubiegających się o uzyskanie świadectwa maszynisty. W związku z tym wprowadzono zmiany w załączniku nr 3 do rozporządzenia przez skrócenie liczby godzin przypadających na poszczególne moduły szkolenia. Uregulowano także, że sprawdziany wiedzy i umiejętności przeprowadza się również w przypadku uzyskania nowej kategorii lub podkategorii świadectwa maszynisty i w takim przypadku sprawdzian wiedzy i umiejętności obejmuje różnice programowe między kategoriami lub podkategoriami świadectwa maszynisty określonymi w załączniku nr 3 do rozporządzenia, które maszynista już posiada, a kategoriami lub podkategoriami świadectwa maszynisty, o uzyskanie których maszynista się ubiega.	Rozporządzenie weszło w życie 22 listopada 2023 r.
11.	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 2 października 2023 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie wymagań w zakresie odległości i warunków dopuszczających usytuowanie drzew i krzewów, elementów ochrony akustycznej i wykonywania robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowej, a także sposobu urządzania i utrzymywania zasłon odśnieżnych oraz pasów przeciwpożarowych	Projekt rozporządzenia przewidywał dodanie nowego ust. 1a w § 9 rozporządzenia zmienianego. Zgodnie z proponowanym przepisem, w przypadku występowania w sąsiedztwie linii kolejowej, na której jest prowadzony ruch kolejowy, obiektów budowlanych lub urządzeń, uniemożliwiających urządzanie pasów przeciwpożarowych w odległości określonej w § 9 ust. 1 rozporządzenia zmienianego (przepis ten przewiduje, że pasy przeciwpożarowe w sąsiedztwie linii kolejowej, na której prowadzony jest ruch kolejowy, powinny być urządzone i utrzymywane jako jedna równoległa do linii kolejowej bruzda o szerokości co najmniej 4 m usytuowana w odległości od 2 m do 5 m od dolnej krawędzi nasypu lub górnej krawędzi przekopu linii kolejowej, a w razie występowania rowów bocznych - od zewnętrznej krawędzi tych rowów), dopuszcza się urządzenie pasów przeciwpożarowych za zewnętrzną krawędzią tych obiektów budowlanych lub urządzeń w sposób zapewniający ograniczenie rozprzestrzenienia się pożaru.	Rozporządzenie weszło w życie 28 października 2023 r.
Pozostałe zmiany			
12.	Rozporządzenie Ministra Funduszy i Polityki Regionalnej z dnia 18 stycznia 2024 r. w sprawie udzielania pomocy inwestycyjnej na infrastrukturę ładowania	Pomoc, o której mowa w tym rozporządzeniu, ma na celu wspieranie rozwoju gospodarczego i społecznego województwa objętego regionalnym programem na lata 2021–2027 i jest udzielana m. in. na inwestycje w zakup pojazdów ekologicznie czystych lub pojazdów bezemisyjnych przeznaczonych do transportu drogowego, kolejowego, śródlądowego i morskiego oraz	Rozporządzenie weszło w życie 9 lutego 2023 r.

	lub tankowania, zakup pojazdów ekologicznie czystych lub bezemisyjnych oraz na doposażenie pojazdów w ramach regionalnych programów na lata 2021–2027	inwestycje na doposażenie pojazdów innych niż statki powietrzne, aby umożliwić ich zakwalifikowanie jako pojazdy ekologicznie czyste lub pojazdy bezemisyjne – zgodnie z art. 36b rozporządzenia nr 651/2014; W rozumieniu tego rozporządzenia pojazdem jest m.in. tabor kolejowy, a pojazdem bezemisyjnym w przypadku taboru kolejowego: tabor kolejowy o zerowej emisji bezpośredniej CO ₂ (w spalinach).	
13.	Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 15 lutego 2023 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie wykazu Inwestycji Towarzyszących w zakresie Centralnego Portu Komunikacyjnego	W rozporządzeniu wskazano jako Inwestycje Towarzyszące inwestycje w zakresie sieci przesyłowych i dystrybucyjnych energii elektrycznej, w tym budowę podstacji trakcyjnych systemu 2x25 kV wraz z ich powiązaniem z Krajowym Systemem Energetycznym (KSE) i liniami kolejowymi. W związku z odesłaniem zawartym w art. 119 ust. 1 pkt 3 i art. 119 ust. 2 ustawy o Centralnym Porcie Komunikacyjnym, nowelizacja ma umożliwić to zastosowanie przepisów ustawy z dnia 24 lipca 2015 r. o przygotowaniu i realizacji strategicznych inwestycji w zakresie sieci przesyłowych do tych inwestycji.	Rozporządzenie weszło w życie 9 marca 2023 r.
14.	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 marca 2023 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie zwolnienia ze stosowania niektórych przepisów rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym	W rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 27 listopada 2019 r. w sprawie zwolnienia ze stosowania niektórych przepisów rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz. U. poz. 2330) po § 1 dodaje się § 1a w brzmieniu: „§ 1a. Do krajowych połączeń pasażerskich, ujętych w rozkładzie jazdy pociągów obowiązującym w danym roku, wykonywanych taborem, którego modernizacja jest uzasadniona ekonomicznie, a jego okres eksploatacji jest dłuższy niż do dnia 2 grudnia 2026 r., przepisów art. 8 ust. 3 i art. 21 ust. 1 rozporządzenia, o którym mowa w § 1, nie stosuje się do dnia 2 grudnia 2023 r.”	Rozporządzenie weszło w życie 7 kwietnia 2023 r.
15.	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 16 maja 2023 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać obiekty budowlane metra i ich usytuowanie	Przepisy rozporządzenia stosuje się przy projektowaniu i robotach budowlanych obiektów budowlanych metra i urządzeń budowlanych związanych z metrem. Rozporządzenie określa warunki techniczne, jakim powinny odpowiadać obiekty budowlane metra i ich usytuowanie, z uwzględnieniem rozwiązań przewidzianych w Ustawie z dnia 19 lipca 2019 r. o zapewnianiu dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami oraz wymienia m. in. wymagania w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa pożarowego obiektów budowlanych metra oraz oddziaływania statycznego obiektów metra na sąsiednią zabudowę.	Rozporządzenie weszło w życie 28 grudnia 2023 r.
16.	Rozporządzenie Ministra Cyfryzacji z dnia 26 maja 2023 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać kanały technologiczne i ich usytuowanie	Głównym celem tej regulacji jest stworzenie warunków prawnych i technicznych przekładających się na powstanie nowoczesnej infrastruktury telekomunikacyjnej w całym kraju i pokrywającej swoim zasięgiem tereny o różnym stopniu zurbanizowania. Rozporządzenie zawiera regulacje dot. m.in. kanałów technologicznych usytuowanych w pobliżu torowisk.	Rozporządzenie weszło w życie 1 czerwca 2023 r.
17.	Rozporządzenie Ministra Cyfryzacji z dnia 26 maja 2023 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać telekomunikacyjne obiekty budowlane i ich usytuowanie	Rozporządzenie zawiera regulacje dotyczące usytuowania kanalizacji kablowej oraz linii kablowych w pobliżu linii kolejowych.	Rozporządzenie weszło w życie 1 czerwca 2023 r.
18.	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 1 czerwca 2023 r. w sprawie zmiany rozporządzenia zmieniającego rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii	Rozporządzenie przedłużyło termin na dostosowanie przez zarządców kolei istniejących przejazdów kolejowo-drogowych i przejść do wymagań określonych w rozporządzeniu 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, do dnia 30 czerwca 2023 r.	Rozporządzenie weszło w życie 8 czerwca 2023 r.

19.	<p>kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie</p> <p>Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 25 lipca 2023 r. w sprawie warunków i sposobu przygotowania i wykorzystania transportu na potrzeby obronne państwa, a także jego ochrony w czasie wojny oraz właściwości organów w tych sprawach</p>	<p>Rozporządzenie określiło warunki i sposób przygotowania i wykorzystania transportu morskiego, kolejowego, samochodowego, lotniczego i żeglugi śródlądowej oraz infrastruktury drogowej i kolejowej na potrzeby obronne państwa, a także ich ochrony w czasie wojny oraz właściwości organów w tych sprawach.</p> <p>W rozporządzeniu uregulowano, że przygotowanie transportu kolejowego na potrzeby obronne państwa obejmuje:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ustalenie potrzeb Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, sojuszniczych sił wzmocnienia i innych jednostek organizacyjnych wykonujących zadania obronne oraz wymagań techniczno-obronnych w tym zakresie; 2. przygotowanie niezbędnej liczby i rodzajów taboru kolejowego w celu zapewnienia przewozów na rzecz Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej oraz sojuszniczych sił wzmocnienia podczas podwyższania gotowości obronnej państwa i w czasie wojny; 3. zapewnienie niezbędnej liczby cystern kolejowych; 4. współpracę przedsiębiorców i wzajemne świadczenia przedsiębiorców podczas realizacji przewozów i osłony technicznej oraz wykorzystania posiadanych środków trakcyjnych do organizowania trakcji zastępczej na zelektryfikowanych liniach kolejowych znaczenia obronnego; 5. przygotowanie organizacyjne do użycia eksploatowanego taboru kolejowego w poszczególnych stanach gotowości obronnej państwa i w czasie wojny; 6. gromadzenie oraz utrzymywanie wyposażenia i urządzeń przeznaczonych do przystosowania wagonów osobowych do przewozu personelu Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej i sojuszniczych sił wzmocnienia oraz ewakuacji ludności cywilnej; 7. wprowadzanie ograniczeń przewozowych oraz określanie priorytetu przewozów poszczególnych rodzajów ładunków; 8. wprowadzanie uproszczonego zamawiania przez przewoźników rozkładu jazdy dla przewozów realizowanych na potrzeby obronne państwa. <p>W realizacji tych zadań, minister właściwy do spraw transportu został zobowiązany do współdziałania z właściwymi ministrami i wojewodami, w zakresie:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. określania w czasie pokoju potrzeb Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej i sojuszniczych sił wzmocnienia w zakresie transportu kolejowego; 2. typowania i przygotowania niezbędnej liczby cystern kolejowych do wykonywania przewozów kolejowych; 3. przygotowania, rozwinięcia i zapewnienia funkcjonowania kolejowych punktów ładunkowych podczas podwyższania gotowości obronnej państwa i w czasie wojny; 4. utrzymywania w ramach rezerw strategicznych sprzętu specjalistycznego i urządzeń niezbędnych do zorganizowania transportu kolejowego; 5. organizowania dezaktywacji, odkażania, dezynfekcji i deratyzacji taboru kolejowego; 6. utrzymania niezbędnego potencjału produkcyjnego na zabezpieczenie remontów lokomotyw i wagonów kolejowych; 7. organizowania punktów przeładunkowych paliw płynnych; 8. organizowania przewozów kolejowych Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej i sojuszniczych sił wzmocnienia; 9. planowania i realizacji inwestycji związanych z przewozami kolejowymi na rzecz Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej i sojuszniczych sił 	<p>Rozporządzenie weszło w życie 5 września 2023 r.</p>
-----	--	---	---

		<p>wzmocnienia, gospodarki, ochrony i odtwarzania infrastruktury transportu kolejowego oraz w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej;</p> <p>10. ustalania sposobu przygotowania taboru kolejowego i jego personelu obsługi do samoobrony oraz obrony przed bronią masowego rażenia;</p> <p>11. opiniowania nowo pozyskiwanego taboru kolejowego pod względem jego wykorzystania na potrzeby obronne państwa.</p>	
20.	<p>Rozporządzenie Ministra Obrony Narodowej z dnia 30 listopada 2023 r. w sprawie rodzajów rzeczy ruchomych i nieruchomości podlegających ewidencji dotyczącej świadczeń na rzecz obrony</p>	<p>Rozporządzenie określa rodzaje rzeczy ruchomych i nieruchomości podlegających ewidencji osób fizycznych, osób prawnych i jednostek organizacyjnych nieposiadających osobowości prawnej podlegających obowiązkowi świadczeń na rzecz obrony oraz rzeczy ruchomych i nieruchomości będących lub mogących być przedmiotem świadczeń rzeczowych, zwanej dalej „ewidencją”.</p> <p>Ewidencji podlegają m.in. pojazdy kolejowe oraz grunty zabudowane i zurbanizowane, w tym bocznicę kolejowe, place składowe, place postojowe i manewrowe.</p>	<p>Rozporządzenie weszło w życie 19 grudnia 2023 r.</p>

5.2. Odstępstwa dotyczące certyfikacji ECM

Zgodnie z art. 15 dyrektywy 2016/798, państwo członkowskie może – w przypadkach określonych w ust. 1 lit a-d tego artykułu – zastosować środki alternatywne w stosunku do systemu utrzymania ustanowionego w art. 14 tej dyrektywy. System przywołany w art. 14 dyrektywy 2016/798 wymaga wyznaczenia podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie (ECM) danego pojazdu w Europejskim Rejestrze Pojazdów, a następnie certyfikacji kompetencji tego podmiotu do realizacji zadań ECM. Środki alternatywne od opisanych zasad powinny być wdrażane poprzez odstępstwa udzielane przez odpowiedni krajowy organ ds. bezpieczeństwa lub Agencję.

Przepisy dotyczące odstępstwa od obowiązków wskazanych w art. 14 dyrektywy 2016/798 do polskiego prawa został zaimplementowany w art. 23j ust. 12 ustawy o transporcie kolejowym i stanowi, że zadania podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie pojazdu kolejowego (ECM) w przypadku:

- pojazdów kolejowych zarejestrowanych w państwie innym niż państwo członkowskie Unii Europejskiej i utrzymywanych zgodnie z przepisami obowiązującymi w tym państwie;
- pojazdów kolejowych eksploatowanych na liniach kolejowych, na których szerokość torów różni się od szerokości torów wynoszącej 1435 mm, i w przypadku gdy spełnienie warunków określonych w ust. 1 zapewnia się w drodze umów międzynarodowych z państwami innymi niż państwo członkowskie Unii Europejskiej;
- wagonów towarowych i wagonów pasażerskich użytkowanych wspólnie z państwami trzecimi, w których szerokość torów różni się od szerokości torów wynoszącej 1435 mm;

może realizować przewoźnik kolejowy przemieszczający te pojazdy kolejowe na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, po uzyskaniu od Prezesa UTK certyfikatu ECM.

Art. 23j ust. 12 ustawy o transporcie kolejowym definiuje zatem alternatywne środki, o których mowa w art. 15 dyrektywy 2016/798. Przepis ten wskazuje wykonawcę zadań podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie dla wymienionych pojazdów (przewoźnik przewożący

te pojazdy), a także określa sposób weryfikacji jego kompetencji do realizacji tego zadania (poprzez wymóg posiadania certyfikatu ECM). Z uprawnienia przewidzianego w tym artykule może korzystać każdy przewoźnik kolejowy, który spełnia przywołane warunki. Prezes UTK nie udziela zatem żadnych dodatkowych, indywidualnych odstępstw.

Działalność Prezesa UTK

6. Działalność Prezesa UTK

6.1. Certyfikaty i autoryzacje bezpieczeństwa

W 2023 r. wydano 32 jednolite certyfikaty bezpieczeństwa. Zgodnie z wytycznymi Agencji wszystkie certyfikaty wydano jako nowe. Dodatkowo Prezes UTK uczestniczył w 3 postępowaniach prowadzonych przez Agencję Kolejową Unii Europejskiej, które dotyczyły wniosków przewoźników działających w Polsce i innych krajach. W postępowaniach tych Prezes UTK analizuje spełnienie przepisów prawa krajowego, a także dostarcza Agencji kompleksowej informacji o podmiocie – wynikach realizowanego nadzoru, realizacji obowiązków sprawozdawczych i danych dotyczących zdarzeń kolejowych.

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

Tab. 10. Certyfikaty bezpieczeństwa wydane w latach 2019–2023

LP	Rodzaj dokumentu	2019	2020	2021	2022	2023
1.	Certyfikat bezpieczeństwa część A	18	58	-	-	-
2.	Certyfikat bezpieczeństwa część B	23	71	-	-	-
3.	Jednolite certyfikaty bezpieczeństwa	-	-	16	22	32
	suma	41	129	16	22	32

W 2023 r. zostało zakończonych 5 postępowań pierwszej instancji w sprawach dotyczących cofnięcia certyfikatu bezpieczeństwa przewoźnikowi kolejowemu. W 3 przypadkach postępowanie zostało zakończone wydaniem decyzji umarzającej postępowanie w pierwszej instancji, z uwagi na usunięcie nieprawidłowości. W dwóch przypadkach została wydana decyzja cofająca certyfikat. Jeden z podmiotów skorzystał z trybu odwoławczego. Postępowanie w trybie ponownego rozpatrzenia sprawy jest w toku.

Certyfikat został skutecznie cofnięty przewoźnikowi kolejowemu Przedsiębiorstwo Obrotu Surowcami Wtórnymi "DEPOL" sp. z o.o. Powodem odebrania uprawnień było stwierdzenie nieprawidłowego funkcjonowania systemu zarządzania bezpieczeństwem – łącznie 54 nieprawidłowości obejmujące 9 kryteriów wskazanych w Załączniku II do rozporządzenia 1158/2010.

W 2023 r. wydano autoryzację bezpieczeństwa dla jednego podmiotu.

Tab. 11. Autoryzacje bezpieczeństwa wydane w latach 2019–2023

LP	Rodzaj dokumentu	2019	2020	2021	2022	2023
1.	Autoryzacja bezpieczeństwa	3	4	6	0	1

W 2023 r. nie prowadzono postępowania dotyczącego cofnięcia autoryzacji bezpieczeństwa.

6.2. Zezwolenia na wprowadzenie do obrotu pojazdów kolejowych

Prezes UTK w 2023 r. wydał 159 zezwoleń na wprowadzenie pojazdów do obrotu, co zostało szczegółowo przedstawione w tabeli. W tym samym roku Prezes UTK wydał także 8 decyzji odrzucających wnioski o wydanie zezwolenia oraz 8 wniosków zostało wycofanych przez wnioskodawców.

Tab. 12. Zezwolenia dla pojazdów wydane w 2023 r.

Lp.	Rodzaj dokumentu	Informacja o pojazdach i wnioskodawcach
1.	Pierwsze zezwolenia na wprowadzenie do obrotu	<ul style="list-style-type: none"> – pojazd specjalny typu PRM-400.00.N (wnioskodawca ZPS Sp. z o.o.) – pojazd specjalny typu PRM-400.00.D (wnioskodawca ZPS Sp. z o.o.)
2.	Nowe zezwolenie	<ul style="list-style-type: none"> – lokomotywa typu 15D/A_GSM-R (wnioskodawca PKP Cargo S.A.) – pojazd specjalny typu RM80-UHR (wnioskodawca PORR S. A.) – pojazd specjalny typu MFS 40 (wnioskodawca PORR S.A.) – elektryczny zespół trakcyjny typu EN57-NS/EN57/900/2002/11 (wnioskodawca PESA Mińsk Mazowiecki S.A.) – pojazd specjalny typu 109-3X DYNAMIC (wnioskodawca PORR S.A.) – lokomotywa typu M62Ko_GSM-R (wnioskodawca PKP Cargo S.A.) – pojazd specjalny typu MFS 100 (wnioskodawca PORR S.A.) – lokomotywa typu 303Eb_GSM-R (wnioskodawca PKP Cargo S.A.) – elektryczny zespół trakcyjny typu EN57 - TT/01/2009 (wnioskodawca Pesa Mińsk Mazowiecki S.A.) – lokomotywa typu 6Dg/A_GSM-R (wnioskodawca PKP Cargo S.A.) – lokomotywa typu E6ACT_GSMR (wnioskodawca Lotos Kolej Sp. z o.o.) – lokomotywa typu 6Dg/B1_GSM-R (wnioskodawca Lotos Kolej Sp. z o.o.) – elektryczny zespół trakcyjny typu 22WEEdg (wnioskodawca Koleje Śląskie Sp. z o.o.) – elektryczny zespół trakcyjny typu 34WEAg (wnioskodawca Koleje Śląskie Sp. z o.o.) – elektryczny zespół trakcyjny typu EN57 - NS/EZT/900/1829/09 (wnioskodawca Pesa Mińsk Mazowiecki S.A.) – elektryczny zespół trakcyjny typu EN57 - NS/EZT/900/1824/10 (wnioskodawca Pesa Mińsk Mazowiecki S.A.) – lokomotywa typu Class 66 (wnioskodawca Freightliner PL sp. z o.o.) – pojazd specjalny typu Wózek motorowy typu WM-15C (wnioskodawca ZPS Sp. z o.o.)
3.	Zezwolenia dla pojazdu zgodnego z dopuszczonym typem	<ul style="list-style-type: none"> – 5 zezwoleń dla 5 szt. pojazdów; lokomotywa typu 6Dh-1 (wnioskodawca Tabor Dębica Sp. z o.o.) – 10 zezwoleń dla 31 szt. Pojazdów; wagon pasażerski 141A-20ROP (wnioskodawca PKP Intercity S.A.) – 1 zezwolenie dla 1 szt. pojazdu; zmodernizowany wagon pasażerski typu 111A-20 w wersji 111AMM-20 (wnioskodawca Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz S.A.) – 2 zezwolenia dla 2 szt. pojazdów; elektryczny zespół trakcyjny typu 16WEk-10 (wnioskodawca PESA Mińsk Mazowiecki S.A.)

- 12 zezwoleń dla 12 szt. pojazdów; elektryczny zespół trakcyjny typu 48WEc (wnioskodawca Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz S.A.)
- 7 zezwoleń dla 15 szt. pojazdów; lokomotywa typu 15 D/A (wnioskodawca NEWAG S.A.)
- 1 zezwolenie dla 9 szt. pojazdów; lokomotywa typu 15D/A_GSM-R (wnioskodawca PKP Cargo S.A.)
- 5 zezwoleń dla 16 szt. pojazdów; elektryczny zespół trakcyjny typu FLIRT3 serii ER160 (wnioskodawca Stadler Polska Sp. z o.o.)
- 2 zezwolenia dla 2 szt. pojazdów; elektryczny zespół trakcyjny typu 218Md KD (wnioskodawca Koleje Dolnośląskie S.A.)
- 3 zezwolenia dla 7 szt. pojazdów; pojazd specjalny typu KZN01A (wnioskodawca Kolejowe Zakłady Nawierzchniowe „Bieżanów” Sp. z o.o.)
- 3 zezwolenia dla 3 szt. pojazdów; lokomotywa typu TEM2 (wnioskodawca DB CARGO Polska S.A.)
- 1 zezwolenie dla 2 szt. pojazdów; lokomotywa typu TEM-2 (SM48) (wnioskodawca F.H.U. "ORION Kolej" Krzysztof Warchoń)
- 17 zezwoleń dla 18 szt. pojazdów; lokomotywa typu 111Ed-20 w wersji 111Ed-30 (wnioskodawca Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz S.A.)
- 1 zezwolenie dla 1 szt. pojazdu; pojazd specjalny typu PS-00.M/B (wnioskodawca ZPS Sp. z o.o.)
- 3 zezwolenia dla 3 szt. pojazdów; lokomotywa typu 111Ed-20 w wersji 111Eo (wnioskodawca Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz S.A.)
- 2 zezwolenia dla 7 szt. pojazdów; pojazd specjalny typu ZDS COPMA V4 (wnioskodawca Copma Polska Sp. z o.o.)
- 3 zezwolenia dla 75 szt. pojazdów; lokomotywa typu 201E_GSM-R (wnioskodawca PKP CARGO S.A.)
- 1 zezwolenie dla 7 szt. pojazdów; lokomotywa typu 6Dg (wnioskodawca PKP CARGO S.A.)
- 2 zezwolenia dla 3 szt. pojazdów; lokomotywa typu 6Da (SM42) (wnioskodawca F.H.U. "ORION Kolej" Krzysztof Warchoń)
- 3 zezwolenia dla 3 szt. pojazdów; lokomotywa typu 6Do (wnioskodawca Tabor Debica sp. z o.o.)
- 1 zezwolenie dla 1 szt. pojazdu; lokomotywa typu BR232 (wnioskodawca PHU KRIS-MAX Krzysztof Janakowski)
- 6 zezwoleń dla 7 szt. pojazdów; elektryczny zespół trakcyjny typu FLIRT3 ED160 PKP IC2 (wnioskodawca Stadler Polska Sp. z o.o.)
- 7 zezwoleń dla 60 szt. pojazdów; zmodernizowany wagon przedziałowy wersja 174A-10 typu 174A (wnioskodawca H. Cegielski - Fabryka Pojazdów Szynowych Sp. z o.o.)
- 5 zezwoleń dla 13 szt. pojazdów; lokomotywa 6Dg/B1 (wnioskodawca NEWAG S.A.)
- 5 zezwoleń dla 6 szt. pojazdów; Bimodalny Zespół Trakcyjny typu 36WEh (wnioskodawca NEWAG S.A.)
- 1 zezwolenie dla 4 szt. pojazdów; Pasażerski pociąg zespołowy z własnym napędem typu 36WEhb (wnioskodawca NEWAG S.A.)
- 4 zezwolenia dla 14 szt. pojazdów; Wózek motorowy typu WM-15C (wnioskodawca ZPS Sp. z o.o.)
- 2 zezwolenia dla 16 szt. pojazdów; Pasażerski pociąg zespołowy z własnym napędem typu 31WEbb (wnioskodawca NEWAG S.A.)
- 2 zezwolenia dla 2 szt. pojazdów; pojazd specjalny typu PRM-400.00.S (wnioskodawca ZPS Sp. z o.o.)

- 3 zezwolenia dla 3 szt. pojazdów; lokomotywa typu T448.P (wnioskodawca DB Cargo Polska Spółka Akcyjna)
- 2 zezwolenia dla 2 szt. pojazdów; lokomotywa typu 207E (wnioskodawca Rail Polska Sp. z o.o.)
- 1 zezwolenie dla 1 szt. pojazdu; lokomotywa typu 21D (wnioskodawca Tabor Dębica Sp. z o.o.)
- 2 zezwolenia dla 4 szt. pojazdów; pojazd specjalny typu WM-15K (wnioskodawca KOLSAM Sp. z o.o.)
- 1 zezwolenie dla 1 szt. pojazdu; pojazd specjalny typu WLHZ1509EZX131858 (wnioskodawca Liebherr Polska)
- 1 zezwolenie dla 11 szt. pojazdów; elektryczny zespół trakcyjny 22WEg (wnioskodawca Koleje Śląskie Sp. z o.o.)
- 1 zezwolenie dla 7 szt. pojazdów; lokomotywa typu M62Ko_GSM-R (wnioskodawca PKP CARGO S.A.)
- 1 zezwolenie dla 2 szt. pojazdów; lokomotywa typu E6ACTab (wnioskodawca NEWAG S.A.)
- 1 zezwolenie dla 4 szt. pojazdów; lokomotywa typu E6ACT_GSMR (wnioskodawca Lotos Kolej Sp. z o.o.)
- 1 zezwolenie dla 10 szt. pojazdów; lokomotywa typu 6Dg/B1_GSMR (wnioskodawca Lotos Kolej sp. z o.o.)
- 1 zezwolenie dla 3 szt. pojazdów; lokomotywa typu E4DCU (wnioskodawca NEWAG S.A.)
- 1 zezwolenie dla 1 szt. pojazdu; pojazd trakcyjny typu SN84 (wnioskodawca SKPL Cargo Sp. z o.o.)
- 1 zezwolenie dla 32 szt. pojazdów; elektryczny zespół trakcyjny typu EN57-NS/EN57/900/2002/11 (wnioskodawca Pesa Mińsk Mazowiecki S.A.)
- 1 zezwolenia dla 1 szt. pojazdu; pojazd specjalny typu koparka dwudrogowa Atlas 1604ZW (wnioskodawca ATLAS Poland sp. z o.o.)
- 1 zezwolenie dla 3 szt. pojazdów; elektryczny zespół trakcyjny typu 34WEag (wnioskodawca Koleje Śląskie Sp. z o.o.)
- 1 zezwolenie dla 7 szt. pojazdów elektryczny zespół trakcyjny typu EN57-TT/01/2009 (wnioskodawca Pesa Mińsk Mazowiecki S.A.)
- 1 zezwolenie dla 1 szt. pojazdu; Jednoczłonowy spalinowy zespół trakcyjny typu 214Mb – Mińsk 1 serii SA135 (wnioskodawca Serwis Pojazdów Szynowych spółka z ograniczoną odpowiedzialnością sp.k.)
- 1 zezwolenie dla 1 szt. pojazdu; lokomotywa typu DE6400PL (wnioskodawca DB Cargo Polska Spółka Akcyjna)

Wnioski o wydanie nowego zezwolenia realizowane były w oparciu o założenia Planu działania na rzecz poprawy podejścia do zarządzania bezpieczeństwem, co miało wpływ na wydłużenie czasu ich rozpatrywania.

Wnioskodawcy często zawieszali ocenę złożonego wniosku z uwagi na konieczność przeprowadzenia ponownie oceny ryzyka oraz ponownej niezależnej oceny przez jednostkę inspekcyjną.

6.3. Certyfikaty podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie

Wejście w życie 16 czerwca 2020 r. rozporządzenia 2019/779 wprowadziło obowiązek potwierdzenia spełnienia wymagań tego rozporządzenia w procesie certyfikacji przez wszystkie podmioty odpowiedzialne za utrzymanie, niezależnie od rodzaju utrzymywanego

taboru kolejowego. Zmiany prawne w obszarze certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie oraz w zakresie funkcji utrzymania przełożyły się również na wzrost zainteresowania uzyskaniem certyfikatów zgodności w zakresie funkcji utrzymania.

W 2023 r. Prezes UTK wydał również 41 certyfikatów zgodności dla podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie. Liczba wydanych uprawnień w tym zakresie była niższa o 48 (-54%) w porównaniu do 2022 r., natomiast wyższa o 25 w porównaniu do 2021 r., co stanowi wzrost o 156%. Duża liczba wydanych dokumentów w 2022 r. spowodowana była wejściem w życie przepisów rozporządzenia 2019/779 z 16 czerwca 2020 r., wprowadzających obowiązek potwierdzenia spełnienia wymagań tego rozporządzenia w procesie certyfikacji przez wszystkie podmioty odpowiedzialne za utrzymanie, niezależnie od rodzaju utrzymywanego taboru kolejowego.

Zmiany prawne w obszarze certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie oraz w zakresie funkcji utrzymania przełożyły się również na wzrost zainteresowania uzyskaniem certyfikatów zgodności w zakresie funkcji utrzymania zarówno w roku 2022 r., jak i w 2023. W 2023 r. Prezes UTK wydał 11 certyfikatów zgodności w zakresie funkcji utrzymania (o 3 mniej niż w 2022 r. i o 10 więcej niż w 2021 r.).

Tab. 13. Certyfikaty podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie oraz certyfikaty w zakresie funkcji systemu utrzymania wydane w latach 2019–2023

LP	Rodzaj dokumentu	2019	2020	2021	2022	2023
1.	Certyfikat ECM	14	11	16	89	41
2.	Certyfikat w zakresie funkcji utrzymania	1	6	1	14	11
	suma	15	17	17	103	52

W przypadku stwierdzenia w trakcie kontroli dużej liczby nieprawidłowości w działalności podmiotu lub nieprawidłowości generujących istotne ryzyko dla bezpieczeństwa systemu kolejowego, Prezes UTK korzysta z dodatkowych narzędzi przewidzianych przepisami prawa w celu zapewnienia spełnienia wymagań przez podmioty. Takimi narzędziami są postępowania administracyjne prowadzone w celu nakazania usunięcia naruszeń przepisów oraz postępowania dotyczące cofnięcia lub zawieszenia posiadanego certyfikatu.

W styczniu 2023 r. zostało zakończone postępowanie prowadzone w trybie ponownego rozpatrzenia sprawy zakończonej decyzją z grudnia 2021 r., cofającą certyfikat podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie wydany dla Jaxan sp. z o.o. sp. k. Powodem utrzymania w mocy decyzji I instancji było stwierdzenie braku prawidłowego funkcjonowania systemu zarządzania utrzymaniem w podmiocie, w tym nieusunięcia 9 spośród 13 naruszeń wykazanych w decyzji I instancji, wystąpienia kolejnych 19 naruszeń oraz braku bądź nie funkcjonowania w sposób prawidłowy 10 procedur wchodzących w skład MMS.

6.4. Licencjonowanie maszynistów

W 2023 r. wydanych zostało:

- 1 192 nowych licencji maszynisty;
- 25 decyzji przywracających licencje maszynisty;
- 32 wtórniki licencji maszynisty;
- 26 decyzji umarzających postępowanie.

Przedłużono ważność 387 licencji maszynisty oraz dokonano 547 aktualizacji licencji maszynisty, a 3 wnioski pozostawiono bez rozpoznania.

Na mocy przepisów krajowych od stycznia 2023 r. orzeczenia lekarskie wprowadzane są on-line do Systemu Obsługi Licencji Maszynistów przez podmioty uprawnione do przeprowadzania badań lekarskich i psychologicznych oraz orzekania w celu sprawdzenia spełnienia wymagań zdrowotnych, fizycznych i psychicznych, niezbędnych do uzyskania licencji maszynisty oraz świadectwa maszynisty.

W przypadku otrzymania przez maszynistę negatywnego orzeczenia lekarskiego wszczynane jest postępowanie w sprawie zawieszenia licencji maszynisty.

W 2023 r. wydano 248 decyzji o zawieszeniu licencji maszynisty oraz 3 decyzje o cofnięciu licencji maszynisty. Cofnięcie licencji następuje w przypadku zaprzestania spełniania warunku niekaralności za przestępstwa umyślne przez maszynistę. Ponadto wydano 104 decyzje o umorzeniu postępowania.

Do rejestru ośrodków szkolenia maszynistów i kandydatów na maszynistów wpisano w 2023 r. 7 nowych podmiotów:

- Ciech Cargo sp. z o.o.,
- HSL Polska sp. z o.o.,
- LTE Polska sp. z o.o.,
- PCC Intermodal S.A.,
- Stowarzyszenie Instytut Ekonomii Środowiska I Transportu w Legnicy,
- Rail STM sp. z o.o.,
- OST-WEST LOGISTIC POLAND sp. z o.o.

Zakres działalności 3 z nowych ośrodków wpisanych do końca 2023 r. obejmuje szkolenia w celu uzyskania licencji maszynisty i świadectwa maszynisty, szkolenia i egzaminowanie maszynistów z innych krajów Unii Europejskiej oraz prowadzenie szkoleń i sprawdzianów wiedzy i umiejętności dla maszynistów. Pozostałe 4 z nowych ośrodków zadeklarowały chęć prowadzenia jedynie szkoleń i sprawdzianów wiedzy i umiejętności maszynistów.

W 2023 r. 4 ośrodki złożyły wnioski o wykreślenie ich z rejestru:

- Trawipol-AZ sp. z o.o.,
- Usługi Szkoleniowo - Handlowe JB Józefa Boczkowska,
- Przedsiębiorstwo Turystyczno-Usługowe "Kolejarz" sp. z o.o.,
- Zakład Doskonalenia Zawodowego w Płocku.

6.5. Inne rodzaje działalności NSA

W 2023 r. Prezes UTK wydał 34 decyzje o dopuszczeniu do eksploatacji podsystemu strukturalnego, które łącznie obejmowały blisko 1 043 km linii kolejowych (z czego w ramach podsystemu „Infrastruktura” – ok. 310 km, podsystemu „Energia” – ponad 407 km, podsystemu „Sterowanie – urządzenia przytorowe” – ponad 326 km). Jest to o 9 decyzji wydanych więcej w porównaniu do 2022 roku.

Ustawa o transporcie kolejowym daje również Prezesowi UTK kompetencje w zakresie wydawania świadectw dopuszczania do eksploatacji typu budowli, urządzeń oraz pojazdów kolejowych. W 2023 r. Prezes UTK wydał łącznie 43 świadectwa dopuszczenia do eksploatacji

typu dla budowli lub urządzeń kolejowych (w tym 10 z nich dla budowli oraz 33 dla urządzeń kolejowych).

Prezes UTK wydał w 2023 r. również 14 świadectw dla pojazdów kolejowych, z czego 10 na czas nieokreślony. W przypadku pojazdów kolejowych, świadectwa wydawane są dla pojazdów historycznych lub eksploatowanych na infrastrukturze nieobjętej dyrektywą 2016/797, np. infrastrukturze prywatnej czy też w metrze.

6.6. Koordynacja i współpraca z innymi NSA

Prezes UTK jako krajowa władza bezpieczeństwa w rozumieniu przepisów Unii Europejskiej (UE), dba o zapewnienie bezpieczeństwa ruchu kolejowego. W świetle tego istotna jest współpraca państw członkowskich w celu wymiany informacji w zakresie bezpieczeństwa w odniesieniu do podmiotów, które prowadzą działalność zarówno w Polsce, jak i na terenie innych krajów wspólnoty.

Współpraca ta ma na celu wzajemne koordynowanie działań nadzorczych wobec przedsiębiorstw kolejowych, które prowadzą działalność na terenie danych państw członkowskich. Zgodnie z filarem technicznym IV pakietu kolejowego współpraca i koordynacja w zakresie nadzoru nad przedsiębiorstwami kolejowymi i zarządcami infrastruktury kolejowej prowadzącymi działalność transgraniczną musi być przedmiotem pisemnego porozumienia. Dodatkowo zasady ważności na liniach transgranicznych jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa i zezwoleń na wprowadzenie do obrotu pojazdów kolejowych również mogą być przedmiotem takiego porozumienia. Zagadnienia dotyczące współpracy wynikają wprost z zapisów dyrektywy w sprawie bezpieczeństwa kolei. Celem jest zapewnienie wymiany wszystkich kluczowych informacji dotyczących przedsiębiorstw kolejowych, w szczególności w odniesieniu do znanych ryzyk i ich osiągnięć w dziedzinie bezpieczeństwa. Współpraca ta powinna także zapewniać odpowiedni zakres nadzoru i wyeliminować nakładanie się działań nadzorczych realizowanych przez poszczególne NSA. Ramy skoordynowanego i wspólnego nadzoru określone zostały w załączniku II do rozporządzenia 2018/761.

Prezes UTK 18 sierpnia 2023 r. podpisał porozumienie z NSA Czech. Dokument określa zasady współpracy i koordynacji w dziedzinie nadzoru nad przedsiębiorstwami kolejowymi i zarządcami infrastruktury prowadzącymi działalność transgraniczną na liniach kolejowych łączących Polskę i Czechy. Podobne porozumienia zostały wcześniej zawarte z NSA Litwy i Węgier.

Podpisane porozumienia dotyczą w szczególności zagadnień takich jak autoryzacja bezpieczeństwa dla zarządców infrastruktury, jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa dla działalności do stacji granicznych właściwego drugiego państwa, zezwoleń dla taboru kolejowego eksploatowanego do stacji granicznych drugiego państwa, oznakowania pojazdów, zezwoleń dla taboru kolejowego eksploatowanego w obu państwach poza liniami transgranicznymi.

Jak co roku Prezes UTK opracował i przekazał do NSA, z którymi zawarł porozumienia, informacje z zakresu strategii i planów nadzoru, rodzaju i liczby stwierdzonych niezgodności, poziomu bezpieczeństwa poszczególnych przedsiębiorstw kolejowych oraz wyników działań nadzorczych wobec podmiotów, które pozostają pod nadzorem NSA będących stronami

porozumień. W roku 2023 Raport roczny w zakresie wspólnego nadzoru został wystosowany do NSA Litwy i Czech, zgodnie z obszarem aktywnej działalności przewoźników kolejowych.

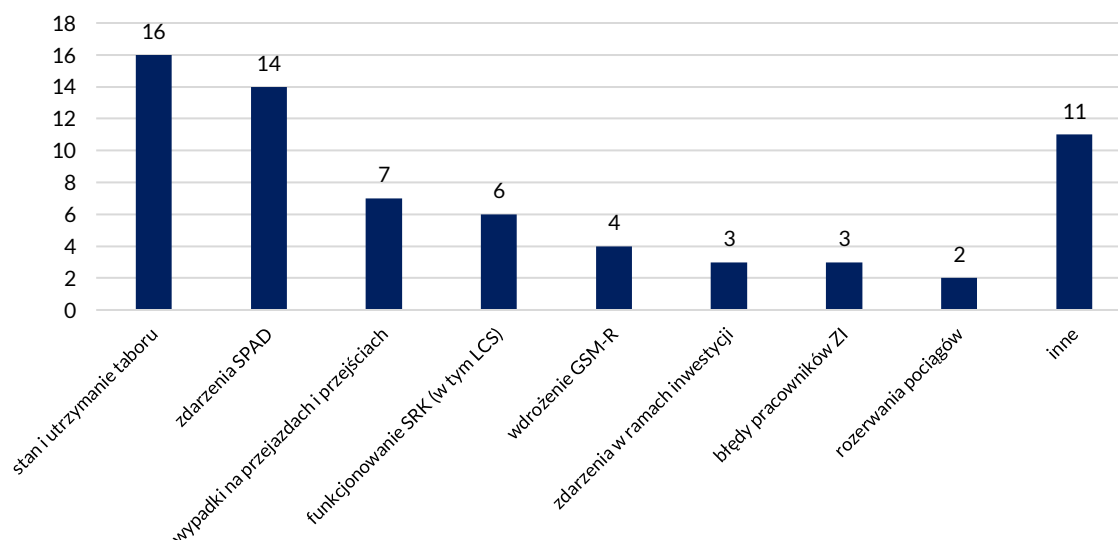
Ponadto w celu kontynuacji kooperacji pomiędzy państwami członkowskimi UE oraz wdrażania nowych płaszczyzn wymiany informacji, Prezes UTK skierował do NSA Czech, Słowacji, Litwy oraz Węgier pisma w sprawie przekazania informacji, które powinny być wzięte pod uwagę przy planowaniu działań nadzorczych i ustalaniu priorytetów nadzorczych, w tym na temat działalności polskich przewoźników kolejowych.

6.7. Wymiana informacji NSA z przedsiębiorstwami

Z inicjatywy Prezesa UTK w 2014 r. został powołany Zespół zadaniowy ds. monitorowania poziomu bezpieczeństwa sektora kolejowego w Polsce. Zadaniem Zespołu jest monitorowanie poziomu bezpieczeństwa kolejowego, identyfikowanie niepokojących zjawisk i trendów, a także wskazywanie działań zapobiegawczych oraz wymiana informacji w tym zakresie wśród podmiotów sektora kolejowego.

Od powołania Zespołu odbyło się łącznie 66 posiedzeń. Najczęściej poruszaną tematyką (16 spotkań, 24,2% ogólnej liczby) był stan techniczny pojazdów kolejowych, w tym nieprawidłowości w procesie ich utrzymania. Zdarzenia polegające na niezatrzymaniu pojazdu kolejowego w miejscu, w którym powinien się zatrzymać, bądź uruchomieniu pojazdu kolejowego bez wymaganego zezwolenia (SPAD z j. ang. signal passed at danger) były kolejnym, najczęściej omawianym zagadnieniem – 14 posiedzeń (21,2%). Bezpieczeństwo na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach było poruszane na 7 spotkaniach (10,6%).

Rys. 27. Tematyka spotkań Zespołu ds. monitorowania bezpieczeństwa w latach 2014 – 2023



W 2023 r. zorganizowanych zostało pięć posiedzeń Zespołu, które dotyczyły:

- uszkodzeń ram wózków pojazdów EN57;
- strategii wdrożenia innowacyjnych rozwiązań technicznych zwiększających bezpieczeństwo na przejazdach kolejowo-drogowych;
- występujących utrudnień w obrębie Warszawskiego Węzła Kolejowego po wdrożeniu marcowej korekty rocznego rozkładu jazdy pociągów 2022/2023;

- funkcjonowania Lokalnych Centrów Sterowania;
- wydarzeń związanych z nieuprawnionym użyciem systemu Radio-Stop i nadawania sygnału A1r „Alarm”.

Oprócz spotkań Zespołu, sprawdzonym kanałem wymiany informacji Prezesa UTK z przedsiębiorstwami są spotkania organizowane pod hasłem „Piątki z UTK”. Formuła „Piątków z UTK” istnieje od grudnia 2015 r. i zakłada spotkania indywidualne. Termin spotkania interesariusz rezerwuje internetowo wraz z określeniem jego tematu. W 2023 r. odbyło się ich 60. Spotkania organizowane były w formie zdalnej. Dotyczyły m.in. zagadnień związanych z interpretacją przepisów, nieprawidłowości wykazanych podczas kontroli czy zasad nadzoru nad pracą komisji kolejowych. Do dyspozycji interesariuszy byli przedstawiciele z następujących komórek:

- Centrum Egzaminowania i Monitorowania Maszynistów – zagadnienia związane m.in. z licencjami maszynistów, ośrodkami szkolenia, ośrodkami medycyny pracy;
- Departament Monitorowania i Bezpieczeństwa – zagadnienia związane m.in. z certyfikacją przewoźników, zarządców infrastruktury i ECM, świadectwami bezpieczeństwa dla bocznic, sprawozdawczością dotyczącą wypadkowości;
- Departament Obsługi Prawnej – zagadnienia związane z uzgodnieniami z zakresu zagospodarowania przestrzennego;
- Departament Planowania i Nadzoru – zagadnienia związane z nadzorem Prezesa UTK;
- Departament Przewozów Pasażerskich – zagadnienia takie jak decyzje o otwartym dostępie dla przewoźników pasażerskich, ochrona praw pasażera, obsługa pasażerów;
- Departament Regulacji Rynku – zagadnienia związane m.in. z dostępem do infrastruktury kolejowej, udostępnianiem infrastruktury usługowej, stawkami za dostęp do infrastruktury, licencjonowaniem transportu kolejowego;
- Departament Techniki i Wyrobów – zagadnienia związane m.in. z wymaganiami i procedurami uzyskania zezwolenia na wprowadzenie pojazdu do obrotu i świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu urządzenia i budowli mających wpływ na poziom bezpieczeństwa ruchu kolejowego oraz potwierdzaniem za zgodność z typem.

Istotny dla UTK jest rozwój i doskonalenie. Dlatego cenne są informacje zwrotne przekazywane po spotkaniach w ramach „Piątków z UTK”. Pozwoliły one stwierdzić, że większość klientów urzędu wysoko ocenia pracowników UTK, ich chęć pomocy i wiedzę.

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.](#)

UTK regularnie przygotowuje również publikacje dotyczące bezpieczeństwa systemu kolejowego. W 2023 r. na stronie internetowej UTK opublikowane zostały:

- Kolej w 2022 r. na tle czterech ostatnich lat w transporcie pasażerskim i towarowym;
- Priorytety nadzoru i cele strategii nadzoru na 2023;
- Wskaźnik wymiany pasażerskiej w powiatach w Polsce 2021;
- Poradnik dla wnioskujących o jednolity certyfikat bezpieczeństwa;
- Punktualność pociągów pasażerskich w 2022 r.;
- Przewozy intermodalne w 2022 r.;

- Poznaj polskie koleje wąskotorowe 2023;
- Koleje wąskotorowe w 2022 r.;
- Analiza potencjału transferu koleją do portów lotniczych w Polsce 2023;
- Grupy towarów - Podstawowe dane o przewozie grup towarów w 2022 r.;
- Sprawozdania ze stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego 2022 r.;
- Mały słownik żargonu kolejowego. Wydanie 3;
- Raport CSR 2022;
- Funkcjonowanie i bezpieczeństwo transportu kolejowego 2022;
- Zestawienie najważniejszych informacji z badania wskaźnika dostępności do kolei w powiatach w 2022 r.;
- Badanie poziomu zabezpieczenia OC 2022 r.;
- Podsumowanie wakacji 2023 na kolei;
- Kolej a alternatywne środki transportu w Europie;
- VI Ogólnopolska Konferencja Naukowo - Techniczna „Transport Kolejowy Przeszłość – Teraźniejszość – Przyszłość”;
- Jak zostać maszynistą? Poradnik dla kandydatów do zawodu.

Publikacje dostępne są na [stronie internetowej UTK](#).

Istotnym elementem wymiany informacji są również konferencje. W 2023 r. Prezes UTK współorganizował trzecią edycję konferencji „Prawo kolejowe”, skierowaną do prawników oraz specjalistów zajmujących się regulacją rynku i bezpieczeństwem systemu kolejowego. Tematyka spotkania obejmowała prawo administracyjne, gospodarcze, cywilne oraz kwestie regulacyjne i legislacyjne.

18 maja 2023 r. odbyła się VI Ogólnopolska Konferencja Naukowo-Techniczna Transport Kolejowy 2023 Przeszłość – Teraźniejszość – Przyszłość.

5-7 września 2023 r. w Karpaczu pod hasłem „Nowe wartości Starego Kontynentu – Europa u progu zmian” odbyła się XXXII edycja Forum Ekonomicznego, którego partnerem został Urząd Transportu Kolejowego. UTK promował projekt „Poprawa bezpieczeństwa kolejowego poprzez budowę Systemu Egzaminowania i Monitorowania Maszynistów”. W programie była m.in. debata poświęcona kadrom w sektorze transportowym w kontekście bezpieczeństwa kolei. Dyskusja dotyczyła między innymi kluczowej roli technologii w szkoleniu i egzaminowaniu personelu w transporcie.

19-22 września 2023 r. odbyły się Międzynarodowe Targi Kolejowe TRAKO. To najważniejsze w Polsce spotkanie branży kolejowej. UTK zorganizowało szereg konferencji i warsztatów:

- 1) debata/konferencja „Stan bezpieczeństwa kolei”;
- 2) VII Konferencja Kultury Bezpieczeństwa;
- 3) debata/konferencja „Jak wykazać bezpieczną integrację – praktyczne warsztaty”;
- 4) debata/konferencja „Co zrobić, żeby poprawić bezpieczeństwo? Podsumowanie Kampanii Kolejowe ABC II”;
- 5) TRAKO DZIECIOM – ceremonia wręczenia nagród w konkursie plastycznym; Kampania Kolejowe ABC – Lekcja bezpieczeństwa;
- 6) Dzień Edukacji i Kariery TRAKO.

UTK wzięło udział również w kilku debatach:

- 1) Debata „Automatyczne Sprzęgi Cyfrowe (DAC): koszty i wyzwania dla sektora kolejowego”;
- 2) Debata „Kobiety w sektorze kolejowym – wyrównanie szans – możliwości i przeszkody”;
- 3) Debata „Rola kolei w łańcuchu dostaw – czy i jak kolej spełnia oczekiwania klientów?”;
- 4) Debata „Cyberbezpieczeństwo na kolei – nowe spojrzenie na problem po 24 lutego 2022 r.”;
- 5) Debata „Walka z wykluczeniem komunikacyjnym – jak skutecznie rozwijać transport publiczny w regionach?”

UTK przygotował również cykl konferencji w Centrum Egzaminowania i Monitorowania Maszynistów dla przedstawicieli rynku kolejowego: „Maszynista.gov.pl – ośrodki szkolenia”, „Maszynista.gov.pl – przewoźnicy i zarządcy”, „Maszynista.gov.pl – podmioty funkcjonujące w ramach świadectwa bezpieczeństwa”. Stacjonarnie uczestniczyło w nich niemal 120 osób, a online ponad 200. Przedstawiciele rynku kolejowego mogli poznać bliżej nowe zasady przeprowadzania egzaminów dla kandydatów na maszynistów, nowy system maszynista.gov.pl i jego funkcjonalności, a także wziąć udział w warsztatach.

16 listopada 2023 r. odbyła się konferencja podsumowująca projekt „Poprawa bezpieczeństwa kolejowego poprzez budowę Systemu Egzaminowania i Monitorowania Maszynistów”.

Kierownictwo i pracownicy UTK brali również udział w wielu wydarzeniach i konferencjach, które organizowały organizacje, uczelnie i podmioty zewnętrzne.

Nadzór

7. Nadzór

7.1. Strategia, plan i procedury nadzoru

Wyniki analiz statystycznych i informacje pozyskane z różnych źródeł, również tych pozasektorowych, stanowiły kluczowy element w kontekście wskazania priorytetów nadzoru Prezesa UTK na 2023 r. Wyznaczenie obszarów newralgicznych, które w sposób szczególnie wpływają na poziom bezpieczeństwa i funkcjonowanie systemu kolejowego ma charakter strategiczny z punktu widzenia nadzoru Prezesa UTK nad rynkiem kolejowym. Takie podejście pozwala na efektywne wykorzystanie posiadanych przez organ zasobów oraz, co szczególnie ważne i cenne, kontrole ryzyka, które ujawnia się w ramach systemu kolejowego i może prowadzić do wystąpienia sytuacji niebezpiecznych. Kluczem do podnoszenia poziomu bezpieczeństwa oraz ograniczenia zagrożenia w sektorze kolejowym jest właściwie wykryte i oszacowane ryzyko oraz wdrożenie adekwatnych i skutecznych środków o charakterze nadzorczym czy egzekucyjnym. Przyjęcie takich ram procesu pozwala również na podnoszenie standardów i zwiększanie efektywności organizacji.

Zgodnie z postanowieniami rozporządzenia 2018/761 w celu opracowania wytycznych ukierunkowanych na stan bezpieczeństwa rynku kolejowego, należy wziąć pod uwagę informacje z możliwie największej liczby źródeł, aby móc zestawiać te dane krzyżowo i unikać opierania się na jednym zestawie danych. W celu opracowania właściwie ukierunkowanych planów w zakresie nadzoru nad podmiotami, których działalność ma wpływ na poziom bezpieczeństwa transportu kolejowego konieczne jest, aby posiadać ogólną wiedzę na temat ryzyka związanego z systemem kolejowym oraz na temat tego, które ryzyka są najbardziej znaczące. Do źródeł informacji o szczególnym znaczeniu należą m.in. dane dotyczące wypadków lub incydentów, wyniki przeprowadzanych dotychczas działań nadzorczych czy wyniki opracowanych modeli ryzyka. Ponadto do opracowania Strategii i Planu Nadzoru na 2023 rok wykorzystano również informacje zawarte w skargach, dane w zakresie prowadzonych przez Prezesa UTK postępowań administracyjnych oraz ocenę funkcjonowania rynku kolejowego w Polsce. Zestawienie tych danych pozwala na przedstawienie szczegółowych wniosków w zakresie ryzyka występującego w ramach systemu kolejowego, co z kolei ma kluczowe znaczenie dla opracowania strategii nadzoru. Bez jasnego wyobrażenia o napotykanym rodzajach ryzyka niemożliwe jest dokonywanie proporcjonalnych i ukierunkowanych decyzji dotyczących przedmiotu oraz najlepszego sposobu nadzoru.

Decyzje w zakresie nadzoru nad rynkiem kolejowym nie powinny być podejmowane wyłącznie w oparciu o dane liczbowe i opracowane wskaźniki. Jedną z istotnych informacji w zakresie bezpieczeństwa systemu kolejowego są sygnały pochodzące z rynku kolejowego. Agencja Kolejowa Unii Europejskiej wskazuje również, że w stosownych przypadkach krajowe organy ds. bezpieczeństwa zachęca się do wykorzystywania informacji dotyczących zarządzania ryzykiem pochodzących spoza sektora kolejowego, aby weryfikować ustalenia i usprawniać proces zarządzania ryzykiem. W związku z tym, podejmując decyzje w zakresie nadzoru, organ powinien być w stanie dostosować się do innych czynników nadzoru w państwie członkowskim, takich jak imperatywy polityczne lub obawy społeczne, które mogą nie być oparte na ryzyku.

Prezes UTK skierował do podmiotów rynku kolejowego oraz instytucji i organów, które funkcjonują w obszarach powiązanych z transportem kolejowym, prośbę o przekazanie sugestii na temat priorytetów nadzoru na 2023 r. W ten sposób uzyskano interesujący materiał

do dalszej analizy i wykorzystania przy tworzeniu dokumentu, który pozwolił spojrzeć na kwestię bezpieczeństwa i funkcjonowania systemu kolejowego w sposób wielowymiarowy. Przewoźnicy kolejowi i zarządcy infrastruktury uzupełnili również, podobnie jak w roku ubiegłym, ankietę w zakresie Modelu Dojrzałości Zarządzania, która umożliwia dokonanie samooceny przedsiębiorstwa w zakresie funkcjonowania systemu zarządzania bezpieczeństwem.

Dokonując wyboru priorytetów nadzoru Prezesa UTK na 2023 r. pod uwagę wzięto więc następujące kryteria decyzyjne:

- wartość wskaźnika nieprawidłowości;
- zmiana wskaźnika nieprawidłowości w 2022 r. w porównaniu do 2021 r.;
- zmiana wskaźnika nieprawidłowości w 2022r. w porównaniu do 2020 r.;
- liczba zdarzeń kolejowych w 2022 r.;
- zmiana liczby zdarzeń kolejowych w 2022 r. w porównaniu do 2021 r.;
- zmiana liczby zdarzeń kolejowych w 2022 r. w porównaniu do 2020 r.;
- obszary zgłoszeń w zakresie bezpieczeństwa;
- dane w zakresie postępowań administracyjnych za lata 2020 – 2022 r¹⁷.

Istotnym elementem tego procesu były również wspomniane wyżej propozycje i informacje przekazane do Prezesa UTK przez podmioty rynku kolejowego oraz inne organy/institucje państwowe, których zadania posiadają w pewnych obszarach punkty styeczne z systemem kolejowym.

Wyciągnięte wnioski dały podstawę do wskazania następujących obszarów stanowiących priorytety nadzoru Prezesa UTK:

- systemy zarządzania bezpieczeństwem;
- systemy zarządzania utrzymaniem;
- pojazdy kolejowe;
- infrastruktura kolejowa (w tym również sieć trakcyjna, urządzenia srk, bezpieczeństwo prowadzenia prac inwestycyjnych);
- bocznice kolejowe;
- przejazdy kolejowo-drogowe;
- kwalifikacje pracowników związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego.

Techniki nadzoru stosowane przez Prezesa UTK w 2023 r. to audyt, kontrola, oględziny w toku postępowania administracyjnego, czynności sprawdzające „na gruncie” oraz czynności w formie pisemnej.

Od 2023 roku inspekcje podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie (ECM) prowadzone są w trybie audytu wg zasad określonych w opracowanej procedurze. Proces audytu opracowany został w oparciu o wytyczne dotyczące audytowania systemów zarządzania zawarte w normie PN-EN ISO/IEC 17021-1 Ocena zgodności dla jednostek prowadzących audyty i certyfikację systemów zarządzania.

Zespół oceniający przeprowadza audyt na podstawie wskazanych w Planie audytu kryteriów rozporządzenia 2019/779. Podczas audytu sprawdzeniu podlega zawartość przedłożonej

¹⁷ Dane za 2022 r. obejmowały okres od stycznia do września.

przez Audytowanego dokumentacji MMS, w szczególności zmian wprowadzonych w tej dokumentacji od czasu audytu certyfikującego oraz zgodność postępowania Audytowanego z tą dokumentacją, zapisy z funkcjonowania systemu. Prowadzone są wywiady i wysłuchania pracowników związanych z procesem utrzymania taboru kolejowego oraz, jeżeli istnieje taka potrzeba, przeprowadzana jest wizytacja warsztatu. W trakcie audytu pobierane są reprezentatywne próbki dokumentów (kopie dokumentów przedkładanych przez Audytowanego) oraz zdjęcia, które stanowią dowody z audytu. Stwierdzone rozbieżności stanu faktycznego, w tym dokumentacji MMS Audytowanego, z wymaganiami określonymi w kryteriach audytu, audytorzy odnotowują w postaci niezgodności. Członkowie zespołu oceniającego mogą formułować również spostrzeżenia. Stwierdzone niezgodności sklasyfikowane są jako krytyczne i niekrytyczne.

Po weryfikacji dokumentów, pobraniu dowodów, zakończeniu wywiadów oraz wizytacji warsztatu, zespół oceniający przystępuje do sporządzenia Raportu z audytu. Raport z audytu i Karty niezgodności omawiane są z Audytowanym na spotkaniu zamykającym, gdzie przedstawiany jest również sposób prowadzenia dalszych działań poaudytowych, w szczególności w przypadku stwierdzonego ryzyka związanego z bezpieczeństwem eksploatacji pojazdów.

Kontrola natomiast z reguły jest poprzedzona zawiadomieniem o zamiarze jej przeprowadzenia z uwzględnieniem wyjątków wskazanych w Prawie przedsiębiorców. Kontrola kończy się sporządzeniem protokołu kontroli, który zawiera opis stanu faktycznego ustalonego w toku kontroli, w tym opis stwierdzonych nieprawidłowości. Strona może złożyć pisemnie umotywowane zastrzeżenia, co do ustaleń zawartych w protokole.

W terminie 14 dni od dnia otrzymania protokołu kontroli Prezes UTK przekazuje kierownikowi jednostki kontrolowanej lub osobie przez niego upoważnionej wystąpienie pokontrolne w postaci papierowej albo elektronicznej. Wystąpienie pokontrolne zawiera ocenę kontrolowanej działalności wynikającą z ustaleń zawartych w protokole kontroli. W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości w wystąpieniu pokontrolnym wskazuje się przepisy, które zostały naruszone, oraz zamieszcza się uwagi i wnioski w sprawie ich usunięcia we wskazanym terminie.

Po zakończeniu każdej kontroli w zakresie funkcjonowania systemu zarządzania bezpieczeństwem, inspektor prowadzący działania nadzorcze jest zobowiązany do wypełnienia Modelu Oceny Poziomu Systemów – MOPS (Model dojrzałości zarządzania). Agencja Kolejowa Unii Europejskiej opracowała niniejszy MOPS w celu ułatwienia krajowym organom ds. bezpieczeństwa oceny, w ramach sprawowanego przez nie nadzoru oraz określenia aktualnego stanu systemu zarządzania bezpieczeństwem przedsiębiorstw kolejowych. Ocenie w tym zakresie podlega 6 kategorii:

- przywództwo;
- planowanie;
- działalność operacyjna;
- wsparcie;
- ocena wyników;
- doskonalenie.

Obszary te oceniane są w skali od 1 do 5, gdzie 1 stanowi poziom podstawowy, natomiast 5 – doskonałość.

Oględziny to czynność procesowa, której dokonuje organ (Prezes UTK/upoważniony pracownik organu) w celu ustalenia stanu faktycznego o istotnym znaczeniu dla konkretnej sprawy administracyjnej. Dowód z oględzin polega na zbadaniu określonego przedmiotu sprawy, w celu dokonania spostrzeżeń co do jego właściwości lub stanu (np. stanu technicznego infrastruktury kolejowej, pojazdów kolejowych). Jeżeli dokonanie tych obserwacji wiąże się z uzyskaniem wiadomości specjalnych, możliwe jest dokonywanie oględzin w obecności biegłego.

Stosownie do art. 79 § 1 i 2 k.p.a. strony postępowania administracyjnego powinny być zawiadamiane o miejscu i czasie przeprowadzania dowodów z oględzin przynajmniej na siedem dni przed terminem. Strona może także brać udział w przeprowadzaniu dowodów, zadawać pytania świadkom, biegłym, stronom, a także składać wyjaśnienia. Jeżeli przedmiot oględzin znajduje się u osób trzecich, osoby te są obowiązane na wezwanie organu do okazania przedmiotu oględzin. Z oględzin sporządza się protokół.

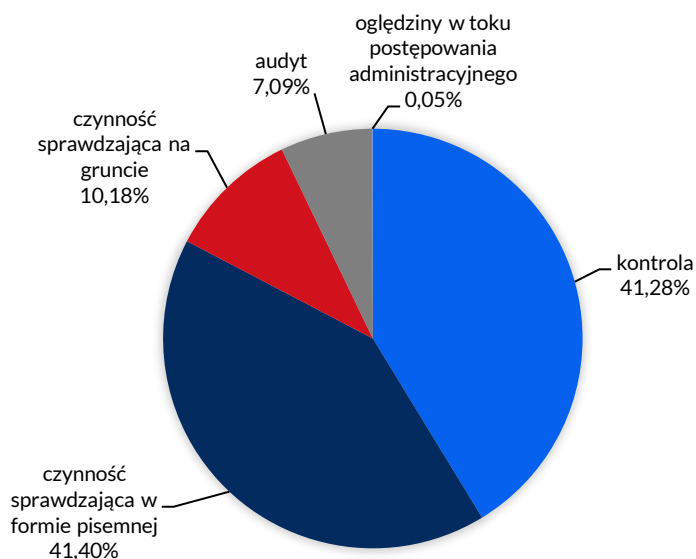
Przebieg czynności sprawdzających „na gruncie” nie jest procesem sformalizowanym. Czynności sprawdzające mają ustalić stan faktyczny w zakresie niezbędnym do stwierdzenia zgodności lub niezgodności ze stanem wymaganym. Z czynności sprawdzających „na gruncie” sporządza się notatkę, w której zawarte są ustalenia. W przypadku stwierdzenia niezgodności w wyniku przedmiotowych działań należy wystąpić do podmiotu odpowiedzialnego za uchybienia z pismem interwencyjnym. Następstwem czynności sprawdzających, w przypadku stwierdzenia nieprawidłowości o istotnym charakterze, jest kontrola.

Czynności w formie pisemnej – to pisemne wystąpienia w związku ze sprawowanym nadzorem Prezesa UTK w zakresie między innymi zgłoszeń z zakresu bezpieczeństwa, monitorowania bezpieczeństwa, potrzeby weryfikacji działań wykonywanych przez komisje kolejowe w związku z zaistnieniem zdarzenia. Przedmiotem wystąpienia jest uzyskanie informacji, dokumentów, wyjaśnień. Podobnie jak ma miejsce w przypadku czynności sprawdzających „na gruncie” czynności te mogą mieć także na celu ustalenie stanu faktycznego w zakresie niezbędnym do stwierdzenia zgodności lub niezgodności ze stanem wymaganym. Z czynności w formie pisemnej sporządza się notatkę, w której zawarte są ustalenia. W przypadku stwierdzenia niezgodności w wyniku przedmiotowych działań należy wystąpić do podmiotu odpowiedzialnego za uchybienia z pismem interwencyjnym.

7.2. Wyniki procesu nadzoru

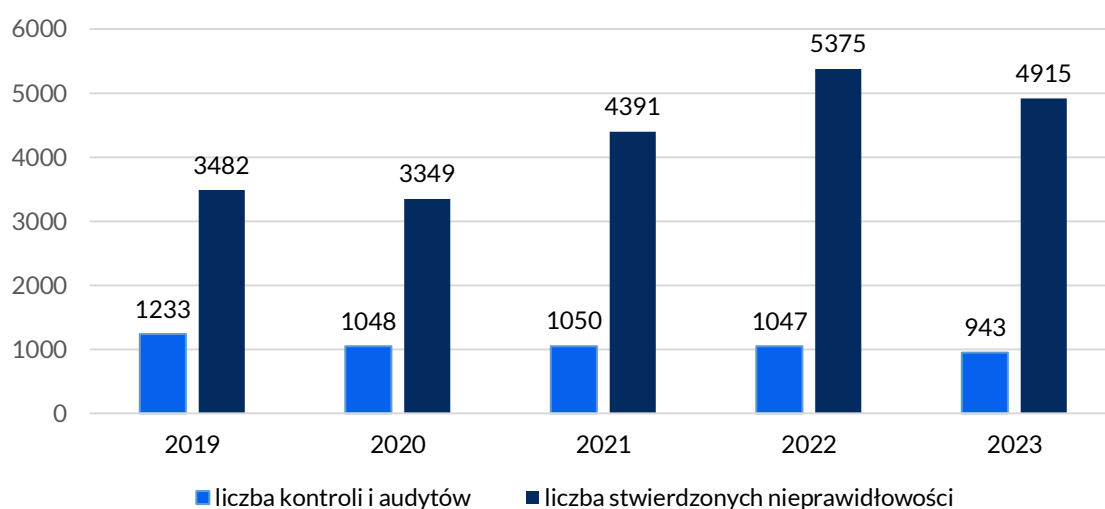
W 2023 r. Prezes UTK przeprowadził 1 949 działań nadzorczych, z czego największą część stanowiły czynności realizowane w formie pisemnej (41,4%) oraz kontrole (41,28%). Pozostałe działania to: czynności sprawdzające na gruncie – 10,18%, audyty – 7,09% oraz oględziny w toku postępowania administracyjnego – 0,05%.

Rys. 28. Rodzaje działań nadzorczych realizowanych w 2023 r.



Kontrole stanowią kluczowy mechanizm wpływający na podmioty funkcjonujące na rynku kolejowym. Podczas tych działań identyfikowanych jest ponad 90% nieprawidłowości, co podkreśla, jak są one ważne w zapewnieniu zgodności z obowiązującymi przepisami oraz standardami bezpieczeństwa. Służą nie tylko do wykrywania uchybień, lecz także do edukacji i wsparcia przedsiębiorstw w dostosowaniu się do wymogów prawa. To sprzyja dalszemu rozwojowi sektora kolejowego w Polsce.

Rys. 29. Liczba i wyniki kontroli oraz audytów realizowanych przez Prezesa UTK w latach 2019-2023*



* dane za 2023 r. odnoszące się do liczby stwierdzonych nieprawidłowości mogą ulec zmianie, ponieważ nie wszystkie działania w tym okresie zostały zakończone

W latach 2020-2022 liczba kontroli realizowanych przez Prezesa UTK utrzymywała się na zbliżonym poziomie. Zmiana nastąpiła dopiero w 2023 r., kiedy to liczba kontroli i audytów została ograniczona do poziomu 943 działań. Wynikało to przede wszystkim ze zmiany w podejściu do nadzoru nad systemem kolejowym poprzez wdrożenie w ramach działań podejmowanych przez Prezesa UTK metodyki nadzoru, który oparty jest na ryzyku. Kwestią kluczową dla takiego podejścia jest racjonalne dysponowanie posiadanymi zasobami i środkami, przy jednoczesnym właściwym doborze przedmiotu oraz podmiotu planowanych działań kontrolnych. Pozwala to na osiąganie lepszych rezultatów przy porównywalnych bądź mniejszych nakładach pracy (dostosowanej do posiadanego potencjału jakim dysponuje organizacja).

Tworząc ocenę bezpieczeństwa rynku kolejowego należy uwzględnić różnorodność działań kontrolnych oraz ich zakres, aby uniknąć jednostronnej interpretacji danych. Istotne jest uwzględnienie specyfiki każdego z obszarów działalności w sektorze kolejowym oraz zmian w metodyce nadzoru, co może wpływać na liczbę stwierdzonych nieprawidłowości. Ważny jest kontekst, w którym występują nieprawidłowości. Należy brać pod uwagę różnice między typami naruszeń, ich potencjalnym wpływem na bezpieczeństwo oraz środki naprawcze podejmowane przez podmioty branży kolejowej. Analiza trendów wskaźników nieprawidłowości może być skutecznym narzędziem do identyfikacji obszarów wymagających szczególnej uwagi oraz podejmowania działań zapobiegawczych, by zminimalizować ryzyka w sektorze kolejowym. W tym celu opracowany został model wskaźnika nieprawidłowości, który wyliczany jest według wzoru:

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

gdzie:

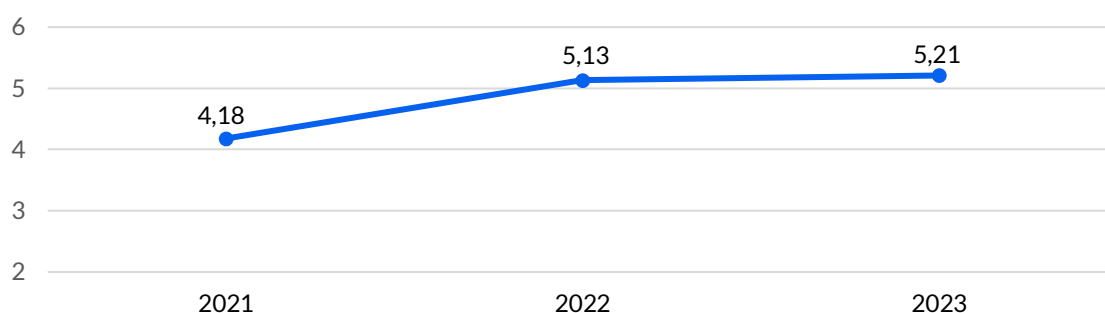
W_n – wskaźnik nieprawidłowości;

L_n – liczba nieprawidłowości stwierdzona podczas działań nadzorczych w badanym okresie;

L_D – liczba działań nadzorczych w badanym okresie.

Przyjęcie takiego wskaźnika, który opiera się na podstawowych danych dotyczących przeprowadzonych działań nadzorczych, pozwala na określenie średniej liczby nieprawidłowości wykrywanych podczas pojedynczej kontroli. Zastosowanie tej metody wykazuje stopniowy wzrost wskaźnika nieprawidłowości w ciągu ostatnich trzech lat. Analiza tego wskaźnika może być istotna dla identyfikacji ewentualnych trendów oraz podejmowania odpowiednich działań naprawczych w celu wzrostu efektywności działań nadzorczych.

Rys. 30. Wskaźnik nieprawidłowości dla kontroli i audytów przeprowadzonych w latach 2021-2023*



* dane za 2023 r. mogą ulec zmianie, ponieważ nie wszystkie działania w tym okresie zostały zakończone

Rosnący wskaźnik nieprawidłowości sugeruje większą liczbę naruszeń wykazywanych przez Prezesa UTK podczas prowadzonych działań nadzorczych. W roku 2021 wartość wskaźnika wynosiła 4,18, podczas gdy w 2022 roku wzrosła do 5,13 (wzrost o 22,72%). W 2023 roku wartość wskaźnika wynosiła 5,21, co daje wzrost o 1,56% w stosunku do poprzedniego roku.

Wskaźniki nieprawidłowości pozwalają na obserwację tendencji w poszczególnych obszarach związanych z funkcjonowaniem sektora kolejowego, co umożliwia skoncentrowanie działań nadzorczych na najbardziej krytycznych aspektach. Analiza tych danych pozwala również na wdrażanie skutecznych strategii poprawy zgodności z prawem oraz podnoszenia standardów bezpieczeństwa w branży kolejowej. Przyczynia się to do zwiększenia zaufania społecznego oraz efektywnego rozwoju tego sektora gospodarki. Przy ocenie poszczególnych obszarów tematycznych poddanych weryfikacji w 2023 r. można zauważyć, że największe wskaźniki nieprawidłowości występowały w zakresach:

- bezpieczeństwo eksploatacji bocznic kolejowych (14,33);
- system zarządzania bezpieczeństwem (10,27).

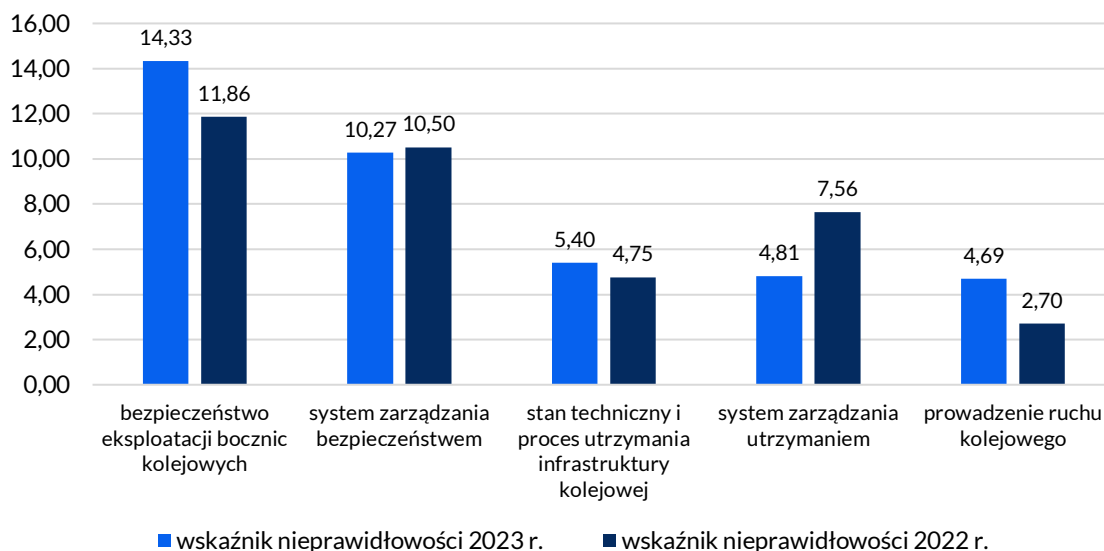
Tab. 14. Wybrane obszary, w których podczas kontroli i audytów stwierdzono nieprawidłowości w 2023 r. oraz porównanie wskaźnika nieprawidłowości w latach 2022-2023*

lp.	ogólny zakres działania	liczba kontroli i audytów 2023 r.	liczba stwierdzonych nieprawidłowości 2023 r.	wskaźnik nieprawidłowości 2023 r.	wskaźnik nieprawidłowości 2022 r.	zmiana wskaźnika 2023/2022
1.	bezpieczeństwo eksploatacji bocznic kolejowych	82	1 175	14,33	11,86	+2,47
2.	system zarządzania bezpieczeństwem	66	678	10,27	10,5	-0,23
3.	system zarządzania utrzymaniem	139	668	4,81	7,65	-2,84
4.	stan techniczny i proces utrzymania infrastruktury kolejowej	203	1 096	5,4	4,75	+0,65
5.	przygotowanie i realizacja procesu przewozowego	200	662	3,31	3,22	+0,09
6.	prowadzenie ruchu kolejowego	35	164	4,69	2,7	+1,99
7.	szkolenie, egzaminowanie i nadawanie uprawnień pracownikom związanym z bezpieczeństwem ruchu kolejowego	42	113	2,69	1,91	+0,78
8.	rynek wyrobów stosowanych w kolejnictwie	39	84	2,15	1,92	+0,23
9.	pracownicy związani z bezpieczeństwem ruchu kolejowego	51	138	2,71	1,75	+0,96
10.	spełnienie warunków w zakresie wydanych dokumentów uprawniających	22	79	3,59	1,28	+2,31
11.	przewóz koleją towarów niebezpiecznych	35	39	1,11	1,06	+0,05

12.	realizacja procesu informacji pasażerów	11	17	1,55	0,29	+1,26
-----	---	----	----	------	------	-------

* dane za 2023 r. mogą ulec zmianie, ponieważ nie wszystkie działania w tym okresie zostały zakończone

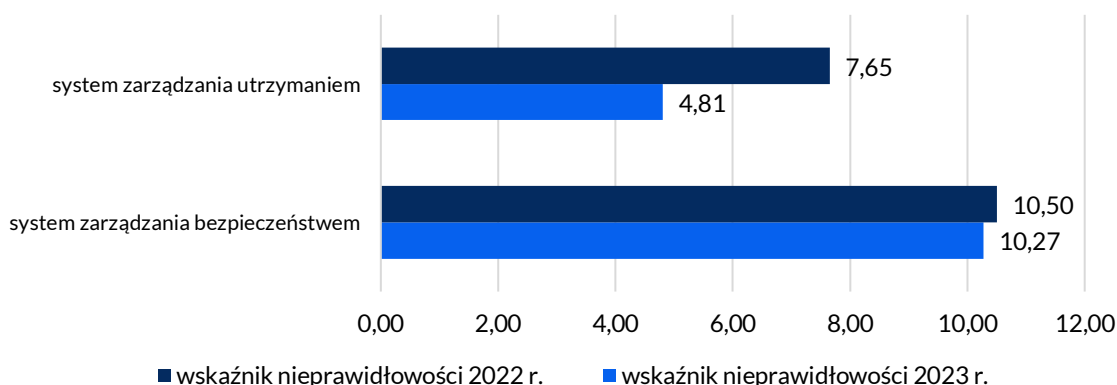
Rys. 31. Zakresy tematyczne z najwyższym wskaźnikiem nieprawidłowości w 2023 r. w porównaniu do 2022 r. (z udziałem w 2023 r. powyżej 4)*



* dane za 2023 r. mogą ulec zmianie, ponieważ nie wszystkie działania w tym okresie zostały zakończone

W 2023 r. najwyższe wskaźniki nieprawidłowości odnotowano w zakresach tematycznych: bezpieczeństwo eksploatacji bocznic kolejowych (14,33), system zarządzania bezpieczeństwem (10,27), stan techniczny i proces utrzymania infrastruktury kolejowej (5,4), system zarządzania utrzymaniem (4,81) oraz prowadzenie ruchu kolejowego (4,69). Oznacza to, że określone zakresy tematyczne mają znaczny wpływ na ogólną wartość wskaźnika. Zmniejszenie liczby nieprawidłowości w tych newralgicznych obszarach pozwoli na ograniczenie ogólnego wskaźnika. To przełoży się w sposób bezpośredni na poziom bezpieczeństwa transportu kolejowego.

Rys. 32. Obszary, w których odnotowano spadek wskaźnika nieprawidłowości w 2023 r.*



* dane za 2023 r. mogą ulec zmianie, ponieważ nie wszystkie działania w tym okresie zostały zakończone

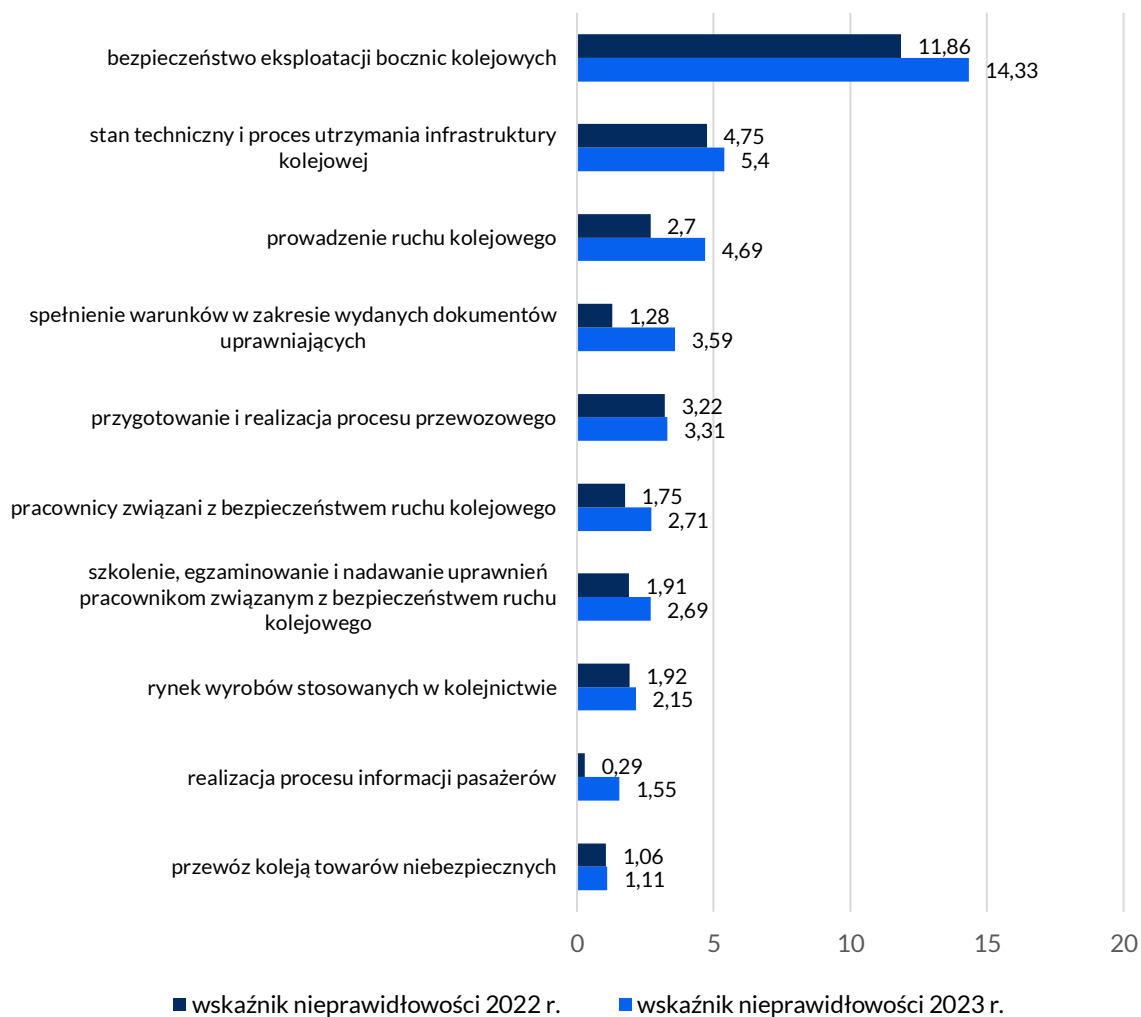
W 2023 r. spadek wskaźnika nieprawidłowości w odniesieniu do roku poprzedniego odnotowano wyłącznie w dwóch obszarach tematycznych:

- system zarządzania utrzymaniem (-2,84);
- system zarządzania bezpieczeństwem (-0,23).

Wzrosty zostały zarejestrowane w obrębie aż dziesięciu obszarów tematycznych:

- bezpieczeństwo eksploatacji bocznic kolejowych (+2,47);
- spełnienie warunków w zakresie wydanych dokumentów uprawniających (+2,31);
- prowadzenie ruchu kolejowego (+1,99);
- realizacja procesu informacji pasażerów (+1,26);
- pracownicy związani z bezpieczeństwem ruchu kolejowego (+0,96);
- szkolenie, egzaminowanie i nadawanie uprawnień pracownikom związanym z bezpieczeństwem ruchu kolejowego (+0,78);
- stan techniczny i proces utrzymania infrastruktury kolejowej (+0,65);
- rynek wyrobów stosowanych w kolejnictwie (+0,23);
- przygotowanie i realizacja procesu przewozowego (+0,09);
- przewóz koleją towarów niebezpiecznych (+0,05).

Rys. 33. Obszary, w których odnotowano wzrost wskaźnika nieprawidłowości w 2023 r.*

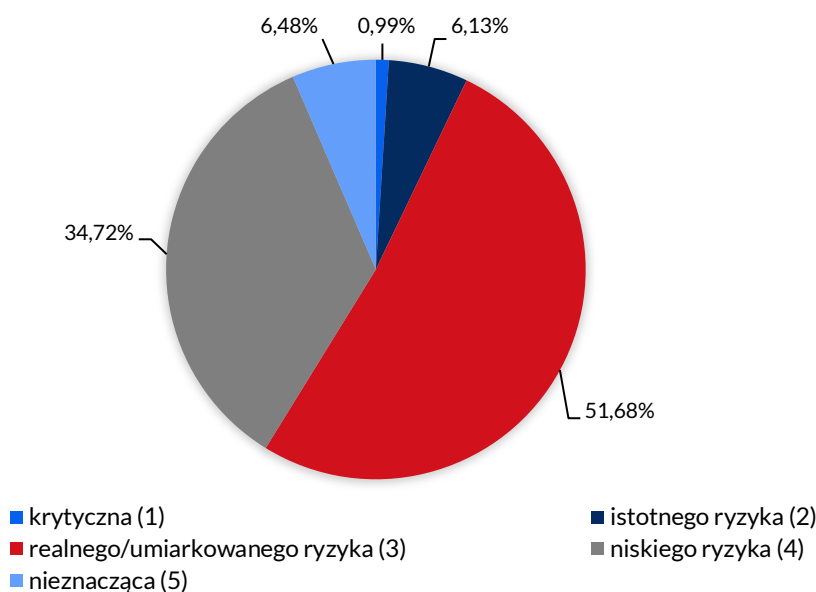


* dane za 2023 r. mogą ulec zmianie, ponieważ nie wszystkie działania w tym okresie zostały zakończone

Wprowadzono 5-stopniową skalę ocen, określającą charakter nieprawidłowości i jej wpływ na poziom bezpieczeństwa systemu kolei. Umożliwia to dokonanie rzetelnej analizy ryzyka dla podmiotów rynku kolejowego, która pozwala w sposób całościowy i jakościowy, a nie wyłącznie ilościowy, określić poziom bezpieczeństwa i funkcjonowania danego podmiotu czy obszaru. Klasyfikacja nieprawidłowości umożliwia identyfikację słabych i mocnych stron systemu kolejowego i funkcjonujących na rynku kolejowym organizacji. Wyróżniono 5 poziomów oceny nieprawidłowości: nieprawidłowość krytyczną (1), istotnego ryzyka (2), realnego/umiarkowanego ryzyka (3), niskiego ryzyka (4) oraz nieprawidłowość nieznaczącą (5).

Wprowadzenie tych ocen pozwoliło na porównanie wyników działań nadzorczych w poszczególnych podmiotach pod kątem wagi nieprawidłowości, a nie tylko liczby stwierdzonych naruszeń.

Rys. 34. Wagi nieprawidłowości w 2023 r. – udział procentowy



W 2023 r., podobnie jak w poprzednim roku, najliczniejszą grupą stwierdzanych naruszeń pozostały nieprawidłowości realnego/umiarkowanego ryzyka (51,68%). Na drugim miejscu najczęściej stwierdzanych nieprawidłowości znalazły się nieprawidłowości niskiego ryzyka (34,72%). Trzecią najczęściej wskazywaną wagą było 5 – nieprawidłowości nieznaczące (6,48%), a czwartą 2 – nieprawidłowości istotnego ryzyka (6,13%). Nieprawidłowości o wadze 1, tzn. krytyczne, stanowią 0,99% stwierdzanych naruszeń i są podstawą do podjęcia zdecydowanych kroków o charakterze sankcyjnym wobec podmiotu.

Ustalenia poczynione w podczas czynności kontrolnych mogą stanowić materiał wyjściowy do wszczęcia z urzędu postępowania administracyjnego. Jest ono podejmowane, gdy wyniki działań kontrolnych wskazują na naruszenie obowiązków wynikających z przepisów prawa w zakresie bezpieczeństwa transportu kolejowego, w szczególności dotyczących spełniania warunków technicznych i organizacyjnych zapewniających bezpieczne prowadzenie ruchu kolejowego oraz bezpieczną eksploatację pojazdów kolejowych. Ustalenia 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 2023 r. na skutek lub w związku z prowadzonymi działaniami nadzorczymi, Prezes UTK wydał łącznie 690 decyzji administracyjnych. W tej grupie do decyzji o charakterze nadzorczym należy przede wszystkim wyróżnić decyzje w przedmiocie:

- wyłączenia lub ograniczenia eksploatacji pojazdu;

- ograniczenia lub wstrzymania ruchu kolejowego;
- stwierdzenia naruszeń i nakazu ich usunięcia w określonym terminie;
- nałożenia kary pieniężnej;
- cofnięcia dokumentu uprawniającego do prowadzenia działalności.

Najliczniejszą grupą tematyczną decyzji administracyjnych wydawanych w związku z prowadzonymi działaniami nadzorczymi są wyłączenia lub ograniczenia eksploatacji pojazdu kolejowego. W tym zakresie wydano 194 decyzje administracyjne (122 dotyczących wyłączenia pojazdu z eksploatacji oraz 72 dotyczących ograniczenia eksploatacji pojazdu).

W konsekwencji postępowań administracyjnych prowadzonych w sprawie stwierdzenia naruszeń bezpieczeństwa transportu kolejowego i usunięcia nieprawidłowości w wyznaczonym terminie, Prezes UTK wydał 100 decyzji. Zdecydowaną większość (83) stanowiły decyzje dotyczące niewłaściwego stanu infrastruktury kolejowej (w tym utrzymania bocznic kolejowych). Oprócz nich Prezes UTK wydał:

- 12 decyzji w związku z nieprawidłowościami stwierdzonymi w funkcjonowaniu systemu zarządzania bezpieczeństwem;
- 1 decyzję w związku z nieprawidłowościami stwierdzonymi w funkcjonowaniu systemu zarządzania utrzymaniem;
- 1 decyzję w związku z nieprawidłowościami stwierdzonymi w funkcjonowaniu obu ww. systemów.

Ponadto wydano 3 decyzje w przedmiocie naruszeń związanych z wymaganiami, jakie powinni spełniać pracownicy związani z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych.

W 2023 r. została wydana jedna decyzja odwołującą komisję egzaminacyjną.

W 2023 r. wydano także 33 decyzje w sprawach związanych z wprowadzeniem ograniczeń ruchu kolejowego, spośród których 12 dotyczyła użytkowników bocznic, 21 dotyczyło sieci PKP PLK S.A. W 2023 r. zostało również zakończone 1 postępowanie administracyjne w sprawie wstrzymania ruchu kolejowego w związku ze stwierdzonymi nieprawidłowościami.

Do postępowań administracyjnych w obszarze nadzoru zaliczają się również decyzje w przedmiocie cofnięcia dokumentów uprawniających do prowadzenia określonego rodzaju działalności w transporcie kolejowym – certyfikatów bezpieczeństwa dla przewoźnika kolejowego, certyfikatu podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie (ECM) oraz świadectwa bezpieczeństwa użytkownika bocznic kolejowej. W 2023 r. zostało wydanych 5 decyzji administracyjnych dotyczących cofnięcia certyfikatu bezpieczeństwa. W 3 przypadkach postępowanie zostało umorzone w pierwszej instancji, z uwagi na usunięcie nieprawidłowości będących podstawą do wszczęcia postępowania. W dwóch przypadkach zostały wydane decyzje cofającą dokumenty uprawniający do prowadzenia działalności przewoźnika kolejowego. Od jednej z decyzji został wniesiony środek zaskarżenia, na dzień sporządzenia Raportu postępowanie w II instancji nie zostało zakończone. Ponadto zostały wydane dwa rozstrzygnięcia o utrzymaniu w mocy decyzji I instancji cofających certyfikatu dla podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie oraz świadectwo bezpieczeństwa użytkownika bocznic kolejowej.

W 2023 r. 40 postępowań administracyjnych zakończono wydaniem decyzji w zakresie kar pieniężnych. W 32 przypadkach Prezes UTK nałożył karę pieniężną, w 2 został zastosowany przepis dotyczący odstąpienia od nałożenia kary, a 6 postępowań zostało zakończonych wydaniem decyzji umarzających postępowanie. Łączna kwota nałożonych kar wyniosła 689 397,38 zł. Najwięcej kar (15) nałożono za nieprzedłożenie Prezesowi raportu bezpieczeństwa przez przewoźnika kolejowego w ustawowo wymaganym terminie.

Ponadto Prezes UTK wydał:

- 5 kar w związku z wykryciem nieprawidłowości w przewozie towarów niebezpiecznych;
- 3 kary w związku niezgłoszeniem – wbrew obowiązkowi ustawowemu – zdarzenia kolejowego;
- 3 kary z uwagi na naruszenie polegające na braku spełnienia obowiązku zgłoszenia zmian do EVR.;
- 2 kary z powodu użytkowania bocznicy kolejowej bez wymaganego dokumentu (świadectwa bezpieczeństwa);
- 1 karę za prowadzenie działalności bez certyfikatu bezpieczeństwa.

Do decyzji administracyjnych wydawanych w obszarze sprawowania nadzoru nad bezpieczeństwem transportu kolejowego klasyfikowane są również decyzje rozpatrujące wnioski o przedłużenie postępowania komisji kolejowych badających zdarzenia kolejowego. W 2023 r. zostało rozpoznanych 314 wniosków we wskazanym zakresie.

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

Prezes UTK jest uprawniany do wydawania jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa na rzecz przewoźników kolejowych prowadzących działalność wyłączenie w Polsce. Ewentualnie może je wydawać przewoźnikom wjeżdżającym do stacji granicznych krajów sąsiadujących z Polską, które są członkami UE. Wydaje również na rzecz zarządców infrastruktury kolejowej położonej na terenie Polski autoryzacje bezpieczeństwa. W celu wydania uprawnienia na rzecz przewoźnika kolejowego i zarządcy infrastruktury Prezes UTK musi przeprowadzić ocenę wniosku oraz dokumentacji systemu zarządzania bezpieczeństwem, która powinna spełniać wymagania rozporządzenia 2018/762. Podstawą do oceny jest analiza przekazanej przez podmiot dokumentacji systemu zarządzania bezpieczeństwem w oparciu o przedłożoną listę kontrolną, która odnosi każdy wymóg rozporządzenia 2018/762 do odpowiednich elementów systemu zarządzania bezpieczeństwem.

Jeżeli w wyniku przeprowadzonej analizy Prezes UTK potwierdzi, że system zarządzania bezpieczeństwem, w tym dokumentacja opisująca sposób spełniania wymogów określonych w załącznikach do rozporządzenia 2018/762 oraz dowody potwierdzające wdrożenie i funkcjonowanie tego systemu, spełniają odpowiednie wymagania, uznaje za zasadne wydanie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa lub autoryzacji bezpieczeństwa. Dla podmiotów występujących o przedłużenie certyfikatu bądź autoryzacji prowadzona ocena uwzględnia również dokonane zmiany w systemie zarządzania bezpieczeństwem, 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 czy do wjazdu do określonych stacji granicznych.

W trakcie oceny, formułowane kwestie dotyczą takich obszarów jak:

- spójność i adekwatność dokumentacji w odniesieniu do kontekstu organizacji;
- zbyt ogólny opis kontekstu organizacji, który stanowi deklaratywną część Księgi systemu zarządzania bezpieczeństwem, a nie konkretne założenia biznesowe przewoźnika lub zarządcy;
- identyfikacja zainteresowanych stron, w tym brak określenia procesu aktualizacji wykazu zainteresowanych stron i wykazania ich wpływu na system zarządzania bezpieczeństwem;
- ustanowienie kompleksowego systemu zarządzania kompetencjami, w tym nieuwzględnienie w systemie realizacji dodatkowych funkcji;
- określenie audytowalnego procesu zarządzania aktualnością aktów prawnych i innych wymagań, mających wpływ na system zarządzania bezpieczeństwem;
- dokumentowanie procesu zarządzania zmianami, zgodnie z wymaganiami rozporządzenia 402/2013, w tym podejście do procesu w ujęciu zmian w dokumentacji, a nie w procesach, przez co nie są oceniane zmiany techniczne, eksploatacyjne i organizacyjne (mające wpływ na bezpieczeństwo), natomiast oceniane są zmiany „dokumentacyjne”;

- nieprecyzyjne identyfikowanie źródeł zagrożeń, skutków wystąpienia zagrożenia oraz stosowanych środków bezpieczeństwa (np. jako bieżący nadzór lub kontrola wizualna);
- wymiana informacji i zarządzania ryzykiem wspólnym;
- stosowanie procesu monitorowania, zgodnie z wymaganiami rozporządzenia 1078/2012, w tym monitorowania wydajności wszystkich procesów oraz skuteczności środków bezpieczeństwa;
- określanie priorytetów monitorowania;
- weryfikowanie skuteczności systemu w rocznych odstępach – brak bieżącego monitorowania i podejmowania działań;
- przypisywania przez przewoźników kolejowych w systemie zarządzania bezpieczeństwem odpowiedzialności należących do ECM, jak np. realizowane zadania w ramach funkcji zarządzania utrzymaniem, np. sporządzanie harmonogramów utrzymania pojazdów czy oceny kwalifikacji dostawcy utrzymania;
- deklaratywne podejście do aspektów budowania pozytywnej kultury bezpieczeństwa, głównie poprzez opracowanie dokumentu określającego zasady kultury bezpieczeństwa;
- deklaratywne podejście do aspektów integracji czynnika ludzkiego i organizacyjnego, głównie poprzez przedstawianie ogólnej strategii integracji czynników ludzkich i organizacyjnych (HOF).

W dużej mierze identyfikuje się problemy z zarządzaniem ryzykiem. Wielu przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury kolejowej podchodzi do tego procesu reaktywnie a nie proaktywnie, poprzez wprowadzanie w ramach systemu zarządzania bezpieczeństwem konkretnych środków bezpieczeństwa (warstw zabezpieczających), które pozwalałyby na kontrolowanie ryzyka działalności operacyjnej.

Zagadnienia, które stanowią obszar problemowy są omawiane na szkoleniach organizowanych w ramach projektu Akademii Bezpieczeństwa Kolejowego. Więcej informacji o działaniach edukacyjnych Prezesa UTK można znaleźć w [rozdziale 3.2.4.](#)

8.2. Zastosowanie CSM w zakresie oceny i wyceny ryzyka

W corocznie przygotowywanych wytycznych do Raportów bezpieczeństwa składanych przez certyfikowanych przewoźników i autoryzowanych zarządców, Prezes UTK wskazuje konieczność przekazania określonych informacji, które stanowią 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 oczekuje w szczególności:

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

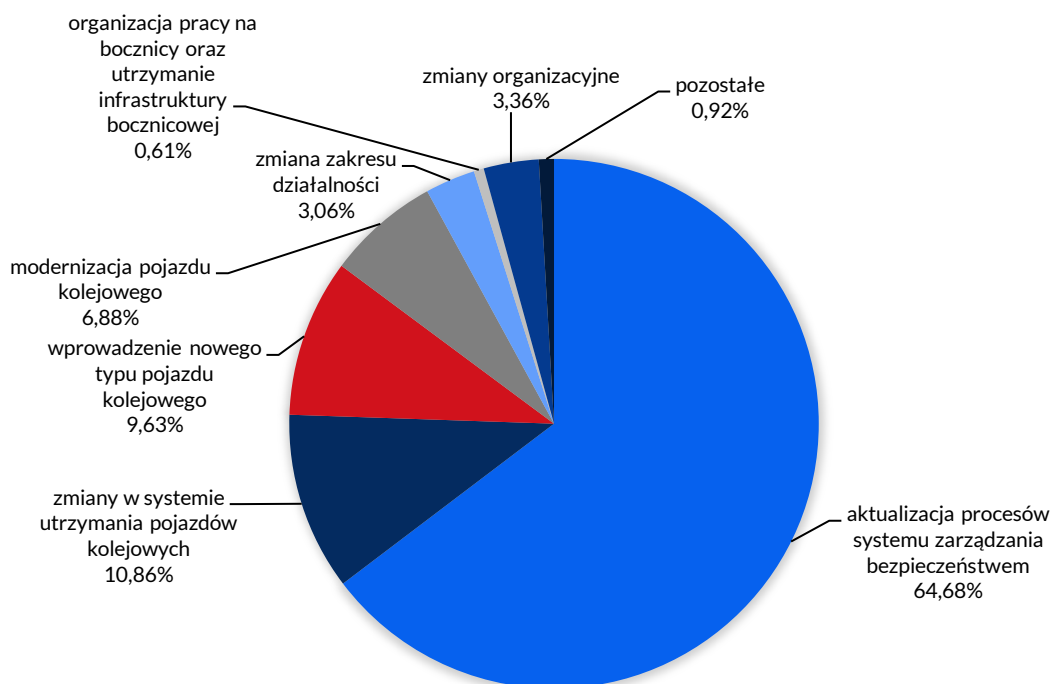
Z danych uzyskanych od przez certyfikowanych przewoźników i autoryzowanych zarządców wynika, że w 2023 r. podmioty te oceniły 1 489 zmian w systemie kolejowym, czyli o 17,24% więcej niż w roku poprzednim. Podobnie jak w latach ubiegłych więcej zmian ocenili zarządcy infrastruktury. Udział ocenionych zmian przez przewoźników wyniósł 43,92%. W 2022 r. udział ten wynosił 47,5%, czyli nastąpił spadek o 3,58 punktu procentowego.

Wzrósł również udział zmian znaczących z 2,2% w 2022 r. do 2,75 w 2023 r. (0,55 punktu procentowego). W latach poprzednich kształtował się on następująco - w roku 2021 wyniósł jedynie 1%, w 2020 r. 3%, a w 2019 r. 2%. Łącznie jako znaczące w 2023 r. ocenione zostało 41 zmian, przy czym 34 zmiany ocenili przewoźnicy kolejowi, zaś 7 autoryzowani zarządcy infrastruktury. Jako zmiany znaczące w 2023 r. podmioty najczęściej oceniali głównie zmiany w systemie utrzymania pojazdów kolejowych (41,5%).

Przedstawione dane potwierdzają aktualną od kilku lat tezę, że podmioty działające na rynku kolejowym niezmiennie unikają uznawania zmian za znaczące. Szczególnie istotny jest tutaj przykład zarządców infrastruktury, ponieważ prowadzone jest wiele inwestycji kolejowych, nierzadko obejmujących modernizację całych linii kolejowych. Takie podejście wzbudza wątpliwości, czy podmioty właściwie klasyfikują i oceniają wdrażane zmiany.

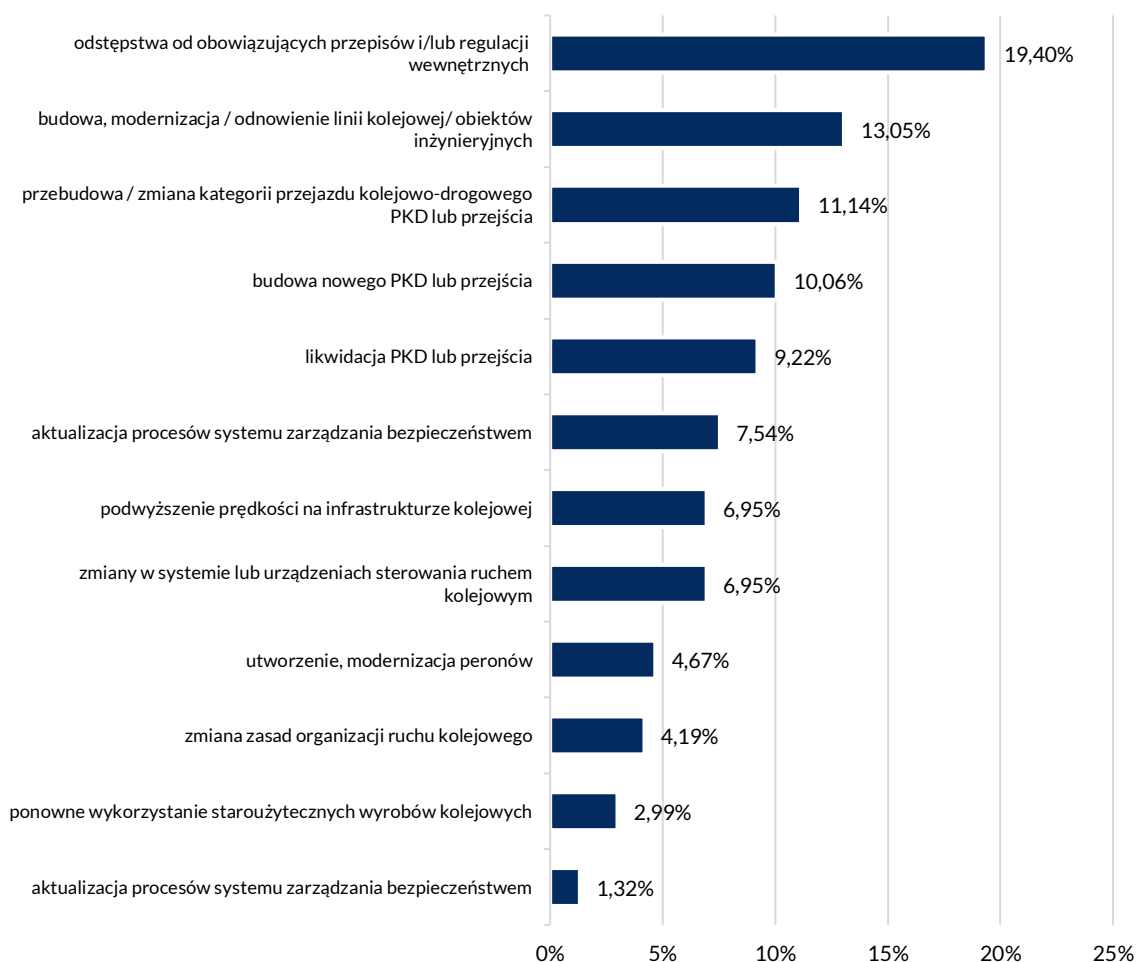
Udział poszczególnych obszarów zmian wskazanych przez przewoźników w 2023 r. był zbliżony do 2022 r. Przewoźnicy kolejowi najczęściej analizowali zmiany stanowiące aktualizację procesów systemu zarządzania bezpieczeństwem 64,68% (w 2022 r. udział 58,1%). Drugą pod względem liczebności grupą były zmiany wprowadzane w systemie utrzymania pojazdów kolejowych, związane ze zmianami zakresu prac, cykli przeglądowo-naprawczych, itp. - w 2023 r. udział ten wyniósł 10,86% (w 2022 r. 17,88%). Dwie kolejne grupy dotyczyły zmian związanych z wprowadzeniem nowego typu pojazdu kolejowego do eksploatacji (2023 r. - udział 9,63%, w 2022 r. -9,44%) oraz modernizacjami pojazdów kolejowych (udział 6,88% w 2023 r. i 5,96% w 2022 r.).

Rys. 35. Udział poszczególnych obszarów zmian wprowadzonych przez przewoźników kolejowych w systemie kolejowym w 2023 r.



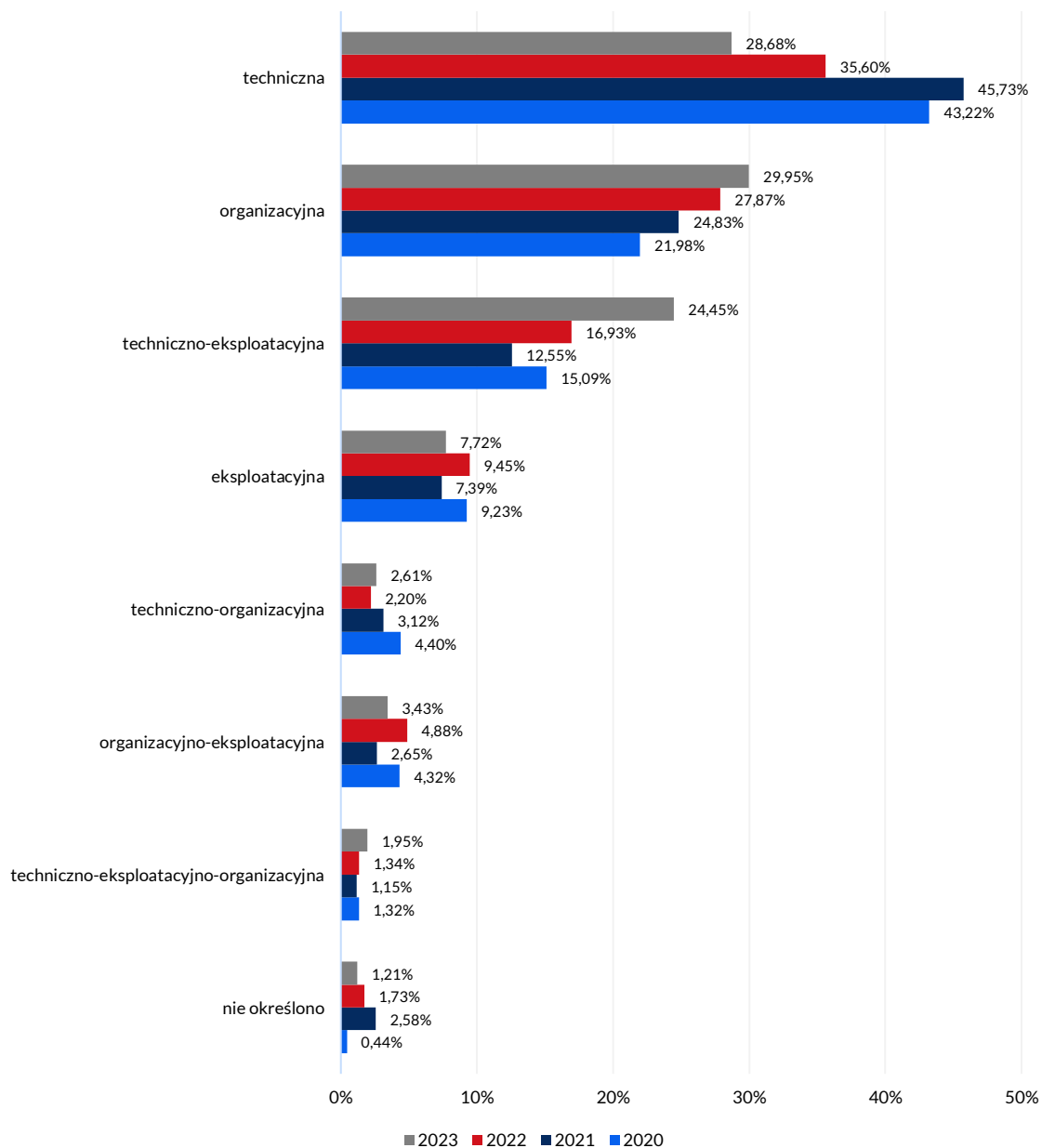
Wśród zarządców infrastruktury w 2023 r. najczęściej analizowanymi zmianami były kwestie związane z przejazdami kolejowo drogowymi. W obszarze tym zarządcy najwięcej zmian ocenili w związku z przebudową lub zmianą kategorii przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia (11,4%), budową nowego przejazdu lub przejścia (10,06%) i likwidacją PKD lub przejścia (9,22%). W dalszej kolejności oceniano zmiany związane z odstępstwem od obowiązujących przepisów i/lub regulacji wewnętrznych (19,4%). Następnie zmiany związane z budową, modernizacją lub odnowieniem linii kolejowej i obiektów inżynierskich (13,05%). Kolejna grupa analizowanych zmian dotyczyła aktualizacji procesów systemu zarządzania bezpieczeństwem (7,54%). Przedmiotem analiz było również podwyższenie prędkości na infrastrukturze kolejowej oraz zmiany w systemie lub urządzeniach sterowania ruchem kolejowym (po 6,95%). Pozostałe zmiany nie przekroczyły 5%.

Rys. 36. Udział poszczególnych rodzajów zmian wprowadzonych przez zarządców infrastruktury w systemie kolejowym w 2023 r. (udział powyżej 1%)



Pod względem charakteru zmian, przewoźnicy kolejowi i zarządcy infrastruktury w 2023 r. najczęściej oceniali zmiany jako organizacyjne, a w drugiej kolejności jako techniczne.

Rys. 37. Udział poszczególnych zmian wprowadzonych w systemie kolejowym w latach 2020 - 2023 przez przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury z uwzględnieniem ich charakteru



Dostrzegając problem właściwej klasyfikacji i oceny wdrażanych zmian przez podmioty, Prezes UTK w 2022 r. powołał Zespół zadaniowy do spraw realizacji planu działania na rzecz poprawy podejścia do zarządzania bezpieczeństwem opartego na ryzyku.

Do zadań Zespołu należy w szczególności koordynowanie prac określonych w planie działania na rzecz poprawy podejścia do zarządzania bezpieczeństwem opartego na ryzyku. Zespół prowadzi także ocenę stanu realizacji planu działania oraz inicjuje jego aktualizację. Kolejne zadania to ustalenie jednolitego podejścia przez uczestników rynku kolejowego i wypracowywanie najlepszych praktyk stosowania CSM-RA oraz wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do monitorowania rozporządzenia CSM-M.

Zespół w publikowanych rekomendacjach, wskazuje jednolite podejście i wypracowuje najlepsze praktyki odnośnie nadzoru nad stosowaniem CSM-RA oraz CSM-M. Zespół propaguje informacje o stosowaniu CSM-RA i CSM-M i korzyściach z tego płynących, zarówno w UTK, jak również wśród uczestników rynku kolejowego. Działania te odbywają się poprzez organizowanie warsztatów, udział w konferencjach i przekazywanie komunikatów w środkach komunikacji elektronicznej. Dążeniem Zespołu jest zwiększenie udziału zmian uznanych za znaczące w ogólnej liczbie zmian ocenianych zgodnie z CSM-RA.

W 2023 r. odbyło się 8 posiedzeń Zespołu ds. CSM-RA, na których zostały przyjęte 3 rekomendacje dotyczące:

- egzekwowania zgodnej z rozporządzeniem 402/2013 oceny znaczenia zmiany w postępowaniach kontrolnych i audytach;
- monitorowania ryzyka zagrożeń mogących prowadzić do zdarzeń kolejowych;
- zawartości i metodyki opracowania raportu w sprawie oceny bezpieczeństwa.

Zespół ds. CSM-RA opracował także narzędzia, mające zapewnić przyjęcie najlepszych praktyk, ujednoliconego podejścia oraz wymiany doświadczeń, związanych ze stosowaniem rozporządzenia 402/2013, pomiędzy komórkami UTK.

W ramach realizacji Planu działania CSM-RA przeprowadzono również szkolenia i warsztaty:

- „Zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji – praktyczne warsztaty” (styczeń 2023 r.);
- „Bezpieczna integracja jest w interesie użytkownika” (we wrześniu 2023 r. na 15. Międzynarodowych Targach Kolejowych TRAKO).

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 określające proces 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.

Podmioty nadal wskazują jako główne narzędzia służące do monitorowania: 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.

Z analizy uzyskanych informacji wynika, że w 2023 r., podobnie jak w ostatnich dwóch latach, występuje niewielki wzrost udziału podmiotów deklarujących stosowanie wskaźników w procesie monitorowania. Wskaźniki są powiązane zasadniczo z wystąpieniami sytuacji niepożądanych, takich jak np.: zdarzenia, incydenty, sytuacja potencjalnie wypadkowe, niezgodności, uszkodzenia infrastruktury lub pojazdów oraz monitorowaniem celów bezpieczeństwa. Monitorowanie skuteczności procesów systemowych oraz skuteczności środków kontroli ryzyka 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.

Głównymi sposobami monitorowania środków kontroli ryzyka w kontekście usług zleconych podmiotom trzecim, jakie wskazywali raportujący były audyty oraz zapisy w umowach dotyczące wymiany informacji związanych z bezpieczeństwem, w szczególności w zakresie postępowania z ryzykiem, którymi podmiot nie jest w stanie zarządzać samodzielnie.

Z zebranych informacji oraz doświadczeń członków wspomnianego już Zespołu ds. realizacji planu działania na rzecz poprawy podejścia do zarządzania bezpieczeństwem opartego na ryzyku wynika, że podmioty zobowiązane do stosowania rozporządzenia nr 1078/2012 przyjmują środki służące monitorowaniu, o którym mowa w tym rozporządzeniu, o zbyt ogólnym charakterze, aby zapewnić skuteczne monitorowanie środków kontroli ryzyka (środków bezpieczeństwa).

Prawidłowe wykonanie wymagań rozporządzenia 1078/2012 w sprawie monitorowania ryzyka zagrożeń było przedmiotem jednej z wydanych w 2023 r. rekomendacji Zespołu.

W tej rekomendacji zwrócono uwagę, że poza monitorowaniem poziomu ryzyka przewoźnicy, zarządcy i podmioty odpowiedzialne za utrzymanie muszą pamiętać o obowiązku monitorowania skuteczności środków kontroli ryzyka, które wymaga ustanowienia odrębnych wskaźników.

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 II” i „Kampanii Kolejowe ABC III”. Projekty te zostały szczegółowo opisane w rozdziałach [3.2.2](#) i [3.2.4](#).

Kultura bezpieczeństwa

9. Kultura bezpieczeństwa

9.1. Ocena i monitorowanie kultury bezpieczeństwa

Wraz z rozpoczęciem obowiązywania IV pakietu kolejowego pojawiły się nowe kryteria SMS, które wprowadziły prawny obowiązek doskonalenia kultury bezpieczeństwa w organizacji działającej w oparciu o systemy bezpieczeństwa. W tym kontekście kulturę bezpieczeństwa można opisać jako wzajemne oddziaływanie wymogów systemu zarządzania bezpieczeństwem, ich rozumienia przez zainteresowane osoby, wynikającego z postaw, wyznawanych wartości i przekonań tych osób, oraz podejmowanych przez nie działań, tj. decyzji i zachowań.

Kultura bezpieczeństwa charakteryzuje się jak najmniejszą luką między wymaganiami SMS i faktyczną ich implementacją. Innymi słowy, w organizacjach z wdrożoną kulturą bezpieczeństwa działania poszczególnych pracowników przebiegają w sposób maksymalnie zbliżony do przewidzianego w procedurach. Procedury zaś powinny uwzględniać wymagania dotyczące czynników ludzkich i organizacyjnych. Nie możemy też mówić o wdrożonych należycie zasadach kultury bezpieczeństwa bez mocnego zaangażowania najwyższego kierownictwa, które powinno promować zachowanie najwyższych standardów bezpieczeństwa.

Kulturę bezpieczeństwa należy zatem postrzegać jako element szerszej całości – jej poziom jest pochodną tego, w jaki sposób organizacja funkcjonuje jako całość i jak wdrażane są wszystkie elementy SMS. Dotyczy to w szczególności wymagań wprowadzonych przez nowe kryteria SMS w obszarze przywództwa czy czynników ludzkich i organizacyjnych. Dodatkowo należy mieć na uwadze, że kultura bezpieczeństwa jest budowana w codziennych interakcjach między pracownikami i kierownictwem, stąd proces jej rozwijania jest długotrwały i wymaga stałego zaangażowania.

Rozporządzenie 2018/762 kładzie nacisk na rozwój kultury bezpieczeństwa. W pkt 7.2.3 zawarto wymóg utworzenia przez organizację strategii ciągłego doskonalenia kultury bezpieczeństwa. Powinna ona opierać się na wykorzystaniu wiedzy fachowej i uznanych metod w celu zidentyfikowania aspektów behawioralnych, mających wpływ na różne części systemu zarządzania bezpieczeństwem oraz wprowadzenia środków w celu ich uwzględnienia. Z aspektem behawioralnym kultury bezpieczeństwa wiąże się także zapis z pkt 7.2.2 dotyczący motywowania pracowników do aktywnego działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa. Wymagania nowych kryteriów SMS nie oznaczają zatem konieczności osiągnięcia określonego poziomu kultury bezpieczeństwa, co byłoby trudne do zmierzenia w obiektywny sposób, lecz podkreślają znaczenie posiadania przez organizację przemyślanej i spójnej wizji na rzecz rozwijania tej kultury.

W celu monitorowania poziomu kultury bezpieczeństwa i dojrzałości systemów zarządzania bezpieczeństwem podmiotów funkcjonujących na rynku Prezes UTK stosuje tzw. Model Oceny Poziomu Systemów (MOPS), opracowany przez Agencję Kolejową Unii Europejskiej. Określa on 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 określenie przez inspektora uczestniczącego w działaniach nadzorczych poziomu dojrzałości organizacji. Ocena ta jednocześnie odnosi się do poziomu kultury bezpieczeństwa w danej

organizacji, gdyż cechy funkcjonowania organizacji opisane na poszczególnych poziomach są jednocześnie dobrym jej wyznacznikiem.

Model ten wykorzystywany jest przez inspektorów Oddziałów Terenowych każdorazowo po przeprowadzeniu kontroli w zakresie funkcjonowania systemu zarządzania bezpieczeństwem. Informacje dotyczące dojrzałości organizacji danego podmiotu są wprowadzane w trakcie kolejnych działań kontrolnych. Zgromadzona w ten sposób informacja o historii danego podmiotu jest wykorzystywana w trakcie procesu certyfikacji.

Dodatkowo wzmocnione podejście stosowane jest wobec nowych podmiotów, tj. takich, które otrzymały dokument uprawniający do prowadzenia działalności w okresie ostatnich 12 miesięcy. Brak dostępności danych dotyczących oceny systemów zarządzania bezpieczeństwem i utrzymaniem sprawia, że sposób ich nadzoru wymaga szczególnego uregulowania. Niezbędne jest przeprowadzenie kontroli lub audytu takiego podmiotu w pełnym zakresie, biorąc pod uwagę wszystkie kryteria systemu zarządzania bezpieczeństwem/utrzymaniem. Kontrola na tym etapie – we wczesnym stadium rozwoju systemu zarządzania bezpieczeństwem/utrzymaniem pozwoli na właściwe skorygowanie działań podmiotu i podjęcie właściwych działań zapobiegawczych. Podmiot, który dopiero rozpoczyna operowanie w sektorze transportu kolejowego po przeprowadzonej kontroli/audycie Prezesa UTK uzyskuje obraz swojej działalności we wszystkich obszarach. Biorąc pod uwagę, że wyniki kontroli znajdują swój wyraz również w opracowanym na tej podstawie diagramie MOPS, nadzorowany przedsiębiorca otrzymuje szczegółową diagnozę swojego systemu zarządzania bezpieczeństwem, z uwzględnieniem jego mocnych i słabych stron.

Z drugiej strony, takie podejście do kontroli nowych podmiotów jest właściwą reakcją krajowej władzy bezpieczeństwa z uwagi na to, że na tym etapie nie są jeszcze znane ryzyka i zagrożenia generowane przez podmiot.

W 2023 r. po raz kolejny przeprowadzono wśród certyfikowanych przewoźników kolejowych oraz autoryzowanych zarządców ankietę Modelu dojrzałości zarządzania. Ankieta ta została stworzona zarówno w celu umożliwienia samooceny podmiotom rynku kolejowego oraz określenia swoich słabych i mocnych stron, z drugiej strony w celu zidentyfikowania różnic w postrzeganiu systemów zarządzania bezpieczeństwem pomiędzy oceną samego podmiotu a oceną krajowego ds. organu bezpieczeństwa. Szczególnie niebezpieczne w tym kontekście mogą być sytuacje, w których przewoźnik kolejowy bądź zarządca infrastruktury kolejowej oceniają swój system na wysokim poziomie, a ocena organu, przeprowadzona w trakcie czynności nadzorczych, jest znacząco odmienna, tzn. wskazuje dla poszczególnych obszarów poziomy niższe. Może to prowadzić do sytuacji, w których podmiot nie jest świadomy swoich słabych punktów, bądź nie rozumie stawianych przed nim wymogów i obowiązków. To z kolei oznacza, że przewoźnik kolejowy bądź zarządca infrastruktury nie identyfikuje zagrożeń związanych z funkcjonowaniem jego organizacji i w konsekwencji niewłaściwie zarządza ryzykiem. W takim przypadku może dojść do materializacji tego ryzyka, na które podmiot nie będzie przygotowany i z którym nie będzie umiał sobie poradzić. Sytuacja taka może więc stanowić zagrożenie dla systemu kolejowego i świadczy o niskim poziomie kultury bezpieczeństwa podmiotu.

Wyniki ankiety w przypadku części przedsiębiorstw ujawniły znaczące różnice w analizowanych danych tj. pomiędzy oceną dokonaną przez inspektorów Urzędu Transportu

Kolejowego, a samoocena podmiotów. Taki stan może wynikać z kilku kwestii, w tym wiązać się z niewłaściwym podejściem spółki do SMS oraz brakiem zrozumienia wymogów przepisów prawa. Może być to również związane z formą udzielania przez podmioty odpowiedzi, które obawiając się o ewentualne konsekwencje mogły zawyżać poziomy dokonywanych ocen.

9.2. Inicjatywy i projekty w obszarze kultury bezpieczeństwa

Niezależnie od wymogów wprowadzonych przez regulacje europejskie, które dotyczą jedynie części podmiotów funkcjonujących na rynku kolejowym, Prezes UTK 17 marca 2016 r. zainicjował projekt Deklaracji w sprawie rozwoju kultury bezpieczeństwa w transporcie kolejowym. Jego założeniem jest motywowanie do aktywności zmierzających do podniesienia poziomu bezpieczeństwa transportu kolejowego. Realizowane działania mają prowadzić do zwiększania wiedzy w zakresie kultury bezpieczeństwa, a przez to do zrównoważonego rozwoju branży kolejowej.

Wszyscy sygnatariusze, składając podpis pod Deklaracją, wyrażają chęć współpracy, która polega na wymianie doświadczeń oraz wdrażaniu nowych, niestandardowych rozwiązań. Stałe poszerzanie grona sygnatariuszy Deklaracji pozwala na przekazywanie tej idei kolejnym podmiotom rynku kolejowego oraz rozwój zasad kultury bezpieczeństwa w branży kolejowej.



W 2023 r. do projektu dołączyło kolejnych 19 sygnatariuszy. Dotychczas Deklarację podpisało 285 podmiotów związanych z branżą transportu kolejowego. Obecne grono sygnatariuszy podejmuje działania w celu kształtowania kultury bezpieczeństwa w wielu aspektach, w tym: technicznych, organizacyjnych i edukacyjnych.

9.3. V Forum Kultury Bezpieczeństwa

Podczas konferencji podsumowującej projekt „Poprawa bezpieczeństwa kolejowego poprzez budowę Systemu Egzaminowania i Monitorowania Maszynistów” 16 listopada 2023 r. odbyło się również V Forum Kultury Bezpieczeństwa pod hasłem „Wpływ systemu egzaminowania na bezpieczeństwo transportu kolejowego – podsumowanie projektu CEMM”. Projekt

„Poprawa bezpieczeństwa kolejowego poprzez budowę Systemu Egzaminowania i Monitorowania Maszynistów” otrzymał niemal 49 mln zł dofinansowania z Funduszy Europejskich Programu Infrastruktura i Środowisko.



Uczestnicy konferencji wysłuchali prelekcji na temat:

- „Rola czynnika ludzkiego w kontekście bezpieczeństwa ruchu kolejowego”;
- „Jakie systemy będą wsparciem dla przyszłych maszynistów? Prezentacja ETCS i ETCS Limited Supervision”;
- „Jak ograniczyć wpływ czynnika ludzkiego na występowanie zdarzeń – kultura bezpieczeństwa w lotnictwie”.

Jak zmiana systemu egzaminowania wpłynie na bezpieczeństwo transportu kolejowego? W jaki jeszcze inny sposób wspierać człowieka, by zminimalizować ryzyko popełnienia błędu? O tym debatowali przedstawiciele organizacji związanej z branżą. Wskazano na związek bezpieczeństwa kolejowego z systemem kształcenia maszynistów i dyżurnych ruchu oraz szczególną potrzebę szkolenia obu grup zawodowych z użyciem symulatorów. Ponadto omówione zostały aspekty ergonomii stanowiska maszynisty i optymalizacja procesu przygotowania do zawodu. Podkreślono również istotę umiejętności miękkich, komunikacji i sposobu reagowania na zgłoszenia błędów przez pracowników. Po raz kolejny zwrócono uwagę, że należy wspierać pracę człowieka. Służyć temu mają nowoczesne systemy, takie jak ETCS i ETCS Limited Supervision.

9.3.1. VII Konferencja Kultury Bezpieczeństwa w transporcie kolejowym

20 września 2023 r. odbyła się VII Konferencja Kultury Bezpieczeństwa, na którą zaproszono ponad 200 gości – przedstawiciele władz państwowych, szkolnictwa wyższego, ekspertów rynku kolejowego oraz wszystkich Sygnatariuszy Deklaracji Kultury Bezpieczeństwa. W 2023 r. przypadła również jubileusz 20-lecia UTK, którego obchody zostały połączone z Konferencją Kultury Bezpieczeństwa. Podczas gali Prezes UTK uhonorował osoby, które

w szczególny sposób przyczyniły się do rozwoju bezpieczeństwa transportu kolejowego w Polsce.



Do laureatów VII „Konferencji kultury bezpieczeństwa w transporcie kolejowym” trafiło 7 nagród i 3 wyróżnienia. Nagrody te były wyrazem docenienia działalności, która przyczyniła się do wprowadzenia zmian na kolei w ostatnich dwóch dekadach i sprawiła, że kolej stała się bardziej bezpieczna, nowoczesna i ekologiczna.

9.4. Komunikowanie kultury bezpieczeństwa

Działania dotyczące komunikowania i promowania kultury bezpieczeństwa zostały szczegółowo opisane w [rozdziale 9.2.](#)

Załączniki

Załącznik nr 1. Wspólne wskaźniki bezpieczeństwa (CSI)

Kod	Opis danych	Format	Wartość
1.1. Łączna liczba znaczących wypadków i podział na następujące typy wypadków			
N00	całkowita liczba znaczących wypadków, w tym:	wartość liczbowa	233
N011	liczba kolizji pociągu z pojazdem kolejowym	wartość liczbowa	1
N012	liczba kolizji pociągu z obiektami wewnątrz skrajni	wartość liczbowa	3
N02	liczba wykolejeń pociągów	wartość liczbowa	11
N031	liczba znaczących wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach dla pieszych z biernym systemem zabezpieczeń	wartość liczbowa	36
N032	liczba znaczących wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych sterowanych ręcznie	wartość liczbowa	6
N033	liczba znaczących wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach dla pieszych wyposażonych w automatyczne systemy ostrzegania użytkowników (np. światła)	wartość liczbowa	14
N034	liczba znaczących wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach dla pieszych wyposażonych w automatyczne systemy ochrony użytkowników (np. rogatki)	wartość liczbowa	5
N035	liczba znaczących wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych, w których zabezpieczona jest część kolejowa (np. rogatki nad torem kolejowym)	wartość liczbowa	0
N03	całkowita liczba znaczących wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych, w tym wypadków z udziałem pieszych na przejazdach kolejowo-drogowych	wartość liczbowa	61
N04	liczba znaczących wypadków z udziałem osób i poruszających się pojazdów kolejowych, z wyjątkiem samobójstw oraz prób samobójczych	wartość liczbowa	149
N05	liczba pożarów taboru kolejowego	wartość liczbowa	1
N06	liczba innych znaczących wypadków	wartość liczbowa	7
1.2.1a. Łączna liczba osób ciężko rannych, według rodzaju wypadku, w podziale na następujące kategorie			
TS00	ogółem we wszystkich znaczących wypadkach	wartość liczbowa	62
TS01	w kolizjach pociągów, w tym w kolizjach z obiektami wewnątrz skrajni	wartość liczbowa	3
TS011	w kolizjach pociągu z pojazdem szynowym	wartość liczbowa	0
TS012	w kolizjach pociągu z obiektami wewnątrz skrajni	wartość liczbowa	3
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	24
TS04	w wypadkach z udziałem osób i poruszających się pojazdów kolejowych, z wyjątkiem samobójstw	wartość liczbowa	34

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	2
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	0
PS04	w wypadkach z udziałem osób i poruszających się pojazdów kolejowych, z wyjątkiem samobójstw	wartość liczbowa	2
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	0
SS04	w wypadkach z udziałem osób i poruszających się pojazdów kolejowych, z wyjątkiem samobójstw	wartość liczbowa	3
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

LS00	ogółem we wszystkich znaczących wypadkach	wartość liczbowa	24
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	24

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

1.2.1e. łączna liczba ciężko rannych nieupoważnionych osób na terenie kolei, według rodzaju wypadku

US00	ogółem we wszystkich znaczących wypadkach	wartość liczbowa	28
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	28
US05	w pożarach taboru kolejowego	wartość liczbowa	0
US06	w innych znaczących wypadkach	wartość liczbowa	0

1.2.1g. inne osoby na peronie ciężko ranne

OSP00	ogółem we wszystkich znaczących wypadkach	wartość liczbowa	1
OSP011	w kolizjach pociągu z pojazdem szynowym	wartość liczbowa	0
OSP012	w kolizjach pociągu z obiektami wewnątrz skrajni	wartość liczbowa	0
OSP02	w wykolejeniach pociągów	wartość liczbowa	0
OSP03	w wypadkach na przejazdach kolejowo-drogowych, w tym w wypadkach z udziałem pieszych na przejazdach kolejowo-drogowych	wartość liczbowa	0
OSP04	w wypadkach z udziałem osób i poruszających się pojazdów kolejowych, z wyjątkiem samobójstw	wartość liczbowa	1
OSP05	w pożarach taboru kolejowego	wartość liczbowa	0
OSP06	w innych znaczących wypadkach	wartość liczbowa	0

1.2.1h. inne osoby poza peronem ciężko ranne

OSE00	ogółem we wszystkich znaczących wypadkach	wartość liczbowa	3
OSE011	w kolizjach pociągu z pojazdem szynowym	wartość liczbowa	0
OSE012	w kolizjach pociągu z obiektami wewnątrz skrajni	wartość liczbowa	3
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

1.2.2a. Łączna liczba osób zabitych, według rodzaju wypadku, w podziale na następujące kategorie

TK00	ogółem we wszystkich znaczących wypadkach	wartość liczbowa	159
TK01	w kolizjach pociągu, w tym w kolizjach z obiektami wewnątrz skrajni	wartość liczbowa	2
TK011	w kolizjach pociągu z pojazdem szynowym	wartość liczbowa	0
TK012	w kolizjach pociągu z obiektami wewnątrz skrajni	wartość liczbowa	2
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	39
TK04	w wypadkach z udziałem osób i poruszających się pojazdów kolejowych, z wyjątkiem samobójstw	wartość liczbowa	118
TK05	w pożarach taboru kolejowego	wartość liczbowa	0
TK06	w innych znaczących wypadkach	wartość liczbowa	0

1.2.2b. Łączna liczba zabitych pasażerów, według rodzaju wypadku

PK00	ogółem we wszystkich znaczących wypadkach	wartość liczbowa	1
PK011	w kolizjach pociągu z pojazdem szynowym	wartość liczbowa	0
PK012	w kolizjach pociągu z obiektami wewnątrz skrajni	wartość liczbowa	0
PK02	w wykolejeniach pociągów	wartość liczbowa	0
PK03	w wypadkach na przejazdach kolejowo-drogowych, w tym w wypadkach z udziałem pieszych na przejazdach kolejowo-drogowych	wartość liczbowa	0
PK04	w wypadkach z udziałem osób i poruszających się pojazdów kolejowych, z wyjątkiem samobójstw	wartość liczbowa	1
PK05	w pożarach taboru kolejowego	wartość liczbowa	0
PK06	w innych znaczących wypadkach	wartość liczbowa	0

1.2.2c. Łączna liczba zabitych pracowników, w tym pracowników wykonawców, według rodzaju wypadku

SK00	ogółem we wszystkich znaczących wypadkach	wartość liczbowa	3
SK011	w kolizjach pociągu z pojazdem szynowym	wartość liczbowa	0

SK012	w kolizjach pociągu z obiektami wewnątrz skrajni	wartość liczbowa	0
SK02	w wykolejeniach pociągów	wartość liczbowa	0
SK03	w wypadkach na przejazdach kolejowo-drogowych, w tym w wypadkach z udziałem pieszych na przejazdach kolejowo-drogowych	wartość liczbowa	0
SK04	w wypadkach z udziałem osób i poruszających się pojazdów kolejowych, z wyjątkiem samobójstw	wartość liczbowa	3
SK05	w pożarach taboru kolejowego	wartość liczbowa	0
SK06	w innych znaczących wypadkach	wartość liczbowa	0

1.2.2d. łączna liczba zabitych użytkowników przejazdów kolejowych, według rodzaju wypadku

LK00	ogółem we wszystkich znaczących wypadkach	wartość liczbowa	39
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	39
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

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

UK00	ogółem we wszystkich znaczących wypadkach	wartość liczbowa	114
UK011	w kolizjach pociągu z pojazdem szynowym	wartość liczbowa	0
UK012	w kolizjach pociągu z obiektami wewnątrz skrajni	wartość liczbowa	0
UK02	w wykolejeniach pociągów	wartość liczbowa	0
UK03	w wypadkach na przejazdach kolejowo-drogowych, w tym w wypadkach z udziałem pieszych na przejazdach kolejowo-drogowych	wartość liczbowa	0
UK04	w wypadkach z udziałem osób i poruszających się pojazdów kolejowych, z wyjątkiem samobójstw	wartość liczbowa	114
UK05	w pożarach taboru kolejowego	wartość liczbowa	0
UK06	w innych znaczących wypadkach	wartość liczbowa	0

1.2.2g. inne osoby zabite na peronie

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

1.2.2h. inne osoby zabite poza peronem

OKE00	ogółem we wszystkich znaczących wypadkach	wartość liczbowa	2
OKE011	w kolizjach pociągu z pojazdem szynowym	wartość liczbowa	0
OKE012	w kolizjach pociągu z obiektami wewnątrz skrajni	wartość liczbowa	2
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

2. wskaźniki odnoszące się do przewozu towarów niebezpiecznych

N18	całkowita liczba wypadków z udziałem co najmniej jednego pojazdu kolejowego przewożącego towary niebezpieczne	wartość liczbowa	3
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	2

3. wskaźniki odnoszące się do samobójstw			
N07	Samobójstwa	wartość liczbowa	128
N108	próby samobójcze	wartość liczbowa	19
4. wskaźniki odnoszące się do zdarzeń poprzedzających wypadki			
I00	ogółem liczba zdarzeń poprzedzających wypadki	wartość liczbowa	1038
I01	złamana (pęknięta) szyna	wartość liczbowa	830
I02	odkształcenie lub inne przesunięcie torów linii kolejowych, tj. torów szlakowych i torów głównych zasadniczych na stacjach kolejowych	wartość liczbowa	50
I03	defekty sygnalizacji	wartość liczbowa	1
I041	minięcie sygnału informującego o niebezpieczeństwie przy przejeździe przez punkt niebezpieczny	wartość liczbowa	83
I042	minięcie sygnału informującego o niebezpieczeństwie bez przejeździe przez punkt niebezpieczny	wartość liczbowa	71
I05	pęknięcia kół w eksploatowanych pojazdach kolejowych	wartość liczbowa	1
I06	pęknięcia osi w eksploatowanych pojazdach kolejowych	wartość liczbowa	2
5. wskaźniki do wyliczenia skutków ekonomicznych wypadków			
C10	skutki ekonomiczne tylko znaczących wypadków	wartość liczbowa (€)	561 214 105
C01	skutki ekonomiczne wypadków śmiertelnych	wartość liczbowa (€)	504 338 070
C02	skutki ekonomiczne poważnych obrażeń	wartość liczbowa (€)	27 830 957
C13	koszty szkód materialnych w taborze kolejowym lub w infrastrukturze (znaczące wypadki)	wartość liczbowa (€)	12 205 878
C17	koszty szkód w środowisku (znaczące wypadki)	wartość liczbowa (€)	4 965
C14	koszty opóźnień spowodowanych znaczącymi wypadkami	wartość liczbowa (€)	16 834 236
C15	minuty opóźnień pociągów pasażerskich (znaczące wypadki)	wartość liczbowa (minuty)	105 540
C16	minuty opóźnień pociągów towarowych (znaczące wypadki)	wartość liczbowa (minuty)	59 310
6. wskaźniki odnoszące się do bezpieczeństwa technicznego infrastruktury i jego wdrażania			
6.1. systemy ochrony pociągów			
TP01	odsetek torów z systemem kontroli pociągów (TPS) o działaniu ostrzegawczym	wartość liczbowa (%) (67% = 0.67)	0%
TP02	odsetek torów z systemem kontroli pociągów (TPS) o działaniu ostrzegawczym i automatycznego zatrzymania	wartość liczbowa (%) (67% = 0.67)	70%
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)	4%
TT01	odsetek pociągokilometrów przejechanych z systemem kontroli pociągów (TPS) o działaniu ostrzegawczym	wartość liczbowa (%) (67% = 0.67)	0%
TT02	odsetek pociągokilometrów przejechanych z systemem kontroli pociągów (TPS) o działaniu ostrzegawczym i automatycznego zatrzymania	wartość liczbowa (%) (67% = 0.67)	0%
TT03	odsetek pociągokilometrów przejechanych z systemem kontroli pociągów (TPS) o działaniu ostrzegawczym i automatycznego zatrzymania ze stałym nadzorem prędkości	wartość liczbowa (%) (67% = 0.67)	0%
T02	odsetek pociągokilometrów z wykorzystaniem funkcjonujących systemów ATP	wartość liczbowa (%) (67% = 0.67)	0%

6.2. przejazdy kolejowo-drogowe

T03	łączna liczba przejazdów kolejowo-drogowych i przejść dla pieszych (z czynnymi i biernymi systemami zabezpieczeń)	wartość liczbowa	12 081
T06	łączna liczba przejazdów kolejowo-drogowych i przejść dla pieszych wyposażonych w:	wartość liczbowa	5 978
T07	automatyczne systemy ostrzegania użytkowników (np. światła)	wartość liczbowa	1 145
T081	automatyczne systemy ochrony użytkowników (np. roгатki)	wartość liczbowa	774
T10	automatyczne systemy ochrony i ostrzegania użytkowników oraz z zabezpieczoną częścią kolejową (np. roгатki nad torem kolejowym)	wartość liczbowa	1 796
T15	sterowanie ręczne	wartość liczbowa	2 263
T14	łączna liczba przejazdów kolejowo-drogowych i przejść dla pieszych z biernymi systemami zabezpieczeń	wartość liczbowa	6 103

RT. dane referencyjne dotyczące ruchu i infrastruktury

R01	łączna liczba pociągokilometrów	wartość liczbowa (mln pociągo-km)	276,5
R05	liczba pociągokilometrów pociągów pasażerskich	wartość liczbowa (mln pociągo-km)	190,1
R06	liczba pociągokilometrów pociągów towarowych	wartość liczbowa (mln pociągo-km)	84,4
R04	liczba pociągokilometrów innych pociągów	wartość liczbowa (mln pociągo-km)	2,0
R02	liczba pasażerokilometrów	wartość liczbowa (mln pasażero-km)	25 762
R07	liczba tonokilometrów ładunków	wartość liczbowa (mln tono-km)	61 601
R08	liczba kilometrów linii	wartość liczbowa (km)	19 519
R03	liczba kilometrów torów	wartość liczbowa (km)	37 541

9. dane referencyjne dla wskaźników ekonomicznych

R09	średni odsetek pasażerów podróżujących w celach służbowych rocznie	wartość liczbowa (%)	75%
R10	średni odsetek pasażerów podróżujących w celach innych niż służbowe rocznie	wartość liczbowa (%)	25%
R11	krajowa wartość zapobieżenia ofierze śmiertelnej	wartość liczbowa (€)	-

R12	krajowa wartość zapobieżenia poważnemu obrażeniu	wartość liczbowa (€)	-
R13	krajowa wartość czasu na pasażera pociągu podróżującego w celach służbowych (na godzinę)	wartość liczbowa (€)	-
R14	krajowa wartość czasu na pasażera pociągu podróżującego w celach innych niż służbowe (na godzinę)	wartość liczbowa (€)	-
R15	krajowa wartość czasu dla tony ładunku (na godzinę)	wartość liczbowa (€)	-
R16	wartość domyślna zapobieżenia ofierze śmiertelnej	wartość liczbowa (€)	3171938
R17	wartość domyślna zapobieżenia poważnemu obrażeniu	wartość liczbowa (€)	448886
R18	domyślna wartość czasu na pasażera pociągu podróżującego w celach służbowych (na godzinę)	wartość liczbowa (€)	28,5
R19	domyślna wartość czasu na pasażera pociągu podróżującego w celach innych niż służbowe (na godzinę)	wartość liczbowa (€)	9,5
R20	domyślna wartość czasu dla tony ładunku (na godzinę)	wartość liczbowa (€)	1,73

Załącznik nr 2. Wyliczenie kosztów opóźnień

Opis parametru	Format danych	Wartość
Przewozy pasażerskie		
wartość czasu dla pasażerów podróżujących w celach służbowych	EUR / h	28,5033783783784
średni odsetek pasażerów podróżujących w celach służbowy	%	75%
wartość czasu dla pasażerów podróżujących w celach innych niż służbowe	EUR / h	9,50112612612613
średni odsetek pasażerów podróżujących w celach innych niż służbowe	%	25%
wartość czasu dla wszystkich pasażerów VT(p)	EUR / h	23,75281532
współczynnik 1 (K1)		2,5
liczba pasażerokilometrów	mln pas-km	25761,696132642
liczba pociągokilometrów pociągów pasażerskich	mln poc-km	190,122
koszt 1 minuty opóźnienia pociągu pasażerskiego C(mp)	EUR	134,1052961
opóźnienia pociągów pasażerskich	minuty	105540
Przewozy towarowe		
wartość czasu dla tony towaru (na godzinę)	EUR / h	1,727477477
liczba tonokilometrów	mln tono-km	61601,04569
liczba pociągokilometrów pociągów towarowych	mln poc-km	84,4
wartość czasu dla pociągów towarowych VT(f)	EUR / h	1261,372375
współczynnik 2 (K2)		2,15
koszt 1 minuty opóźnienia pociągu towarowego C(mf)	EUR	45,19917676
opóźnienia pociągów towarowych	minuty	59310

Załącznik nr 3. Postęp w zakresie bezpieczeństwa

Informacje wg stanu na koniec roku sprawozdawczego (2023)

1. Linie wyłączone z zakresu dyrektywy interoperacyjności i dyrektywy bezpieczeństwa		
1a	Długość linii wyłączonych z zakresu dyrektywy interoperacyjności [km]	57,447
2b	Długość linii wyłączonych z zakresu dyrektywy bezpieczeństwa [km]	57,447

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	bd
3b	Stacje kolejowe zgodne z TSI PRM – częściowa zgodność z TSI	bd
3c	Dostępne stacje kolejowe	bd
3d	Pozostałe stacje	bd

4. Licencje maszynistów (na koniec roku)		
4a	Całkowita liczba licencji europejskich wydanych zgodnie z dyrektywą o maszynistach	24 392
4b	Liczba nowych licencji (pierwsze wydanie)	22 227

5. Całkowita liczba pojazdów wprowadzonych do obrotu na podstawie dyrektywy o interoperacyjności (EU) 2016/797 (w roku sprawozdawczym)		
5a	Pierwsze zezwolenie na wprowadzenie do obrotu – ogółem	2
5aa	Wagony	0
5ab	Lokomotywy	0
5ac	Pojazdy pasażerskie bez napędu	0
5ad	Zespoły trakcyjne	0
5ae	Pojazdy specjalne	2

5b	Ocena krajowa wprowadzenia do obrotu typu pojazdu w rozszerzonym obszarze użytkowania	7
5ba	Wagony	0
5bb	Lokomotywy	6
5bc	Pojazdy pasażerskie bez napędu	1
5bd	Zespoły trakcyjne	0
5be	Pojazdy specjalne	0
5c	Wprowadzenie do obrotu w trybie zgodności z typem – ogółem	439
5ca	Wagony	0
5cb	Lokomotywy	191
5cc	Pojazdy pasażerskie bez napędu	92
5cd	Zespoły trakcyjne	119
5ce	Pojazdy specjalne	37
5d	Zezwolenie po odnowieniu lub modernizacji – ogółem	18
5da	Wagony	0
5db	Lokomotywy	7
5dc	Pojazdy pasażerskie bez napędu	0
5dd	Zespoły trakcyjne	6
5de	Pojazdy specjalne	5

6. Pojazdy wyposażone w ERTMS/ETCS (na koniec roku)		
6a	Pojazdy trakcyjne, w tym zespoły trakcyjne, wyposażone w ERTMS/ETCS	554
6b	Pojazdy trakcyjne, w tym zespoły trakcyjne, niewyposażone w ERTMS/ETCS	4276

7. Liczba pracowników NSA (w ekwiwalencie pełnego czasu pracy - FTE) na koniec roku		
7a	Liczba pracowników (FTE) zatrudnionych przy certyfikacji bezpieczeństwa	7,7
7b	Liczba pracowników (FTE) zatrudnionych przy dopuszczeniach dla pojazdów	9,3
7c	Liczba pracowników (FTE) zatrudnionych przy nadzorze	101,3
7d	Liczba pracowników (FTE) realizujących zadania związane z koleją	121,68

10. Spis skrótów i pojęć

Przedsiębiorstwa, instytucje i organizacje

1.	ERA lub Agencja	-	Agencja Kolejowa Unii Europejskiej
2.	CEMM	-	Centrum Egzaminowania i Monitorowania Maszynistów
3.	NSA	-	Krajowy organ ds. bezpieczeństwa
4.	PKBWK	-	Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych – niezależna, stała komisja działająca przy ministrze właściwym ds. transportu, prowadząca badania poważnych wypadków, wypadków i incydentów
5.	PKP PLK	-	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
6.	UE	-	Unia Europejska
7.	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 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.)
4.	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.)
5.	Prawo przedsiębiorców	-	Ustawa Prawo przedsiębiorców z 6 marca 2018 r. (tekst jednolity Dz.U. z 2024 r. poz. 236)
6.	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)
7.	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)
8.	rozporządzenie nr 2018/761	-	Rozporządzenie delegowane Komisji UE 2018/761 z dnia 16 lutego 2018 r. ustanawiającego 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)
9.	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.)
10	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.)
11.	rozporządzenie w sprawie dopuszczania do eksploatacji	-	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 13 maja 2014 r. w sprawie dopuszczania do eksploatacji określonych rodzajów budowli, urządzeń i pojazdów kolejowych (tekst jedn. Dz. U. z 2020 r. poz. 1923, z późn. zm.)
12.	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)
13.	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)
14.	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.)
15.	TSI	-	Techniczne Specyfikacje Interoperacyjności
16.	TSI PRM	-	Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1300/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności odnoszących się do dostępności systemu kolei Unii dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się (Dz. Urz. UE L Nr 356 z 12 grudnia 2014 r., s. 110, z późn. zm.)
17.	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.)
18.	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.)
19.	ustawa o transporcie kolejowym	-	Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz.U. z 2023 r. poz. 1786, z późn. zm.)

Pozostałe pojęcia

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.	ETCS LS	-	Europejski System Sterowania Pociągiem (ang. <i>European Train Control System</i>) w wersji Limited Supervision
8.	GSM-R	-	Kolejowa Sieć GSM (ang. <i>GSM for Railways</i>)

9.	incydent	-	Każde zdarzenie inne niż wypadek lub poważny wypadek, związane z ruchem kolejowym i mające wpływ na jego bezpieczeństwo
10.	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
11.	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
12.	MMS	-	System Zarządzania Utrzymaniem (ang. <i>Maintenance Management System</i>)
13.	NRV	-	Krajowe wartości referencyjne (ang. <i>National Reference Value</i>)
14.	poc-km	-	Pociągokilometr
15.	POIŚ	-	Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko
16.	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
17.	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.)
18.	SMS	-	– System zarządzania bezpieczeństwem (ang. <i>Safety Management System</i>)
19.	SOK	-	Straż Ochrony Kolei
20.	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>)
21.	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
22.	system kolei lub system kolejowy	-	Wyróżniona cechami funkcjonalnymi i technicznymi sieć kolejowa i pojazdy kolejowe przeznaczone do ruchu po tej sieci
23.	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
24.	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. szkody o wartości co najmniej 150 tysięcy euro, lub

25.	Zespół ds. monitorowania bezpieczeństwa	-	<p>c) znaczne zakłócenie ruchu, tj. wstrzymanie ruchu kolejowego na głównej linii kolejowej przez co najmniej 6 godzin.</p> <p>Zespół zadaniowy ds. monitorowania poziomu bezpieczeństwa sektora kolejowego w Polsce działający przy Prezesie Urzędu Transportu Kolejowego</p>
-----	---	---	--

11. Spis rysunków

Rys. 1. Struktura organizacyjna UTK obowiązująca od 6 marca 2023 r.	15
Rys. 2. Liczba przejazdów kolejowo-drogowych i przejść na czynnych liniach kolejowych autoryzowanych zarządców Polsce w latach 2019-2023 w podziale na aktywne i pasywne	18
Rys. 3. Zestawienie incydentów kategorii C64 i C66 zaistniałych w latach 2019 - 2023 na liniach kolejowych z przyczyn leżących po stronie użytkowników przejazdów kolejowo-drogowych i przejść	19
Rys. 4. Reakcja podmiotów na przekazane zalecenia PKBWK	29
Rys. 5. Średni procent realizacji zaleceń według poszczególnych raportów PKBWK wydanych w 2023 r.	29
Rys. 6. Liczba znaczących wypadków na 1 mln pociągokilometrów w latach 2019 - 2023	33
Rys. 7. Liczba ofiar śmiertelnych w latach 2019 - 2023.....	34
Rys. 8. Liczba osób ciężko rannych w latach 2019 - 2023	35
Rys. 9. Koszty znaczących wypadków w mln euro w latach 2019 - 2023	36
Rys. 10. Grupy kosztów znaczących wypadków w mln euro w latach 2022 - 2023	37
Rys. 11. Realizacja wspólnych celów bezpieczeństwa w latach 2019 - 2023.....	39
Rys. 12. Liczba zdarzeń poprzedzających wypadki w latach 2019 - 2023.....	40
Rys. 13. Udział procentowy poszczególnych zdarzeń poprzedzających wypadki w 2023 r.	41
Rys. 14. Liczba wypadków kat. 34 oraz samobójstw i prób samobójczych w latach 2019 - 2023 na sieci kolejowej	42
Rys. 15. Udział procentowy przejazdów kolejowo-drogowych i przejść poszczególnych kategorii na czynnych liniach kolejowych w 2023 r.	45
Rys. 16. Miernik wypadkowości na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach według kategorii w latach 2019-2023.....	46
Rys. 17. Liczba zdarzeń związanych z pracami torowymi w latach 2019-2023 w podziale na poważne wypadki, wypadki i incydenty	47
Rys. 18. Przyczyny zdarzeń związanych w wykonywaniem prac inwestycyjnych w latach 2019-2023.....	48
Rys. 19. Uszczegółowienie najczęstszych przyczyn zdarzeń zaistniałych w wyniku „wystąpienia nieprawidłowości w trakcie realizacji prac” w latach 2019-2023.....	48
Rys. 20. Podział zdarzeń związanych z pracami torowymi w latach 2019-2023 z uwagi na skutki	49
Rys. 21. Liczba zdarzeń SPAD na liniach kolejowych i infrastrukturze prywatnej w latach 2019 - 2023.....	50
Rys. 22. Podział zdarzeń SPAD ze względu na rodzaj pominiętego sygnału w latach 2019 - 2023.....	50
Rys. 23. Szczegółowe przyczyny wystąpienia zdarzeń SPAD w latach 2019 - 2023	51
Rys. 24. Staż maszynistów uczestniczących w zdarzeniach SPAD w latach 2019-2023	52
Rys. 25. Wypadki i incydenty związane ze stanem technicznym taboru kolejowego w latach 2019-2023	54
Rys. 26. Procentowy udział uszkodzeń układu hamulcowego i łożysk osiowych w przyczynach zdarzeń kategorii B10, B11, C53 i C54 w latach 2019 - 2023.....	54
Rys. 27. Tematyka spotkań Zespołu ds. monitorowania bezpieczeństwa w latach 2014 - 2023	78
Rys. 28. Rodzaje działań nadzorczych realizowanych w 2023 r.	87
Rys. 29. Liczba i wyniki kontroli oraz audytów realizowanych przez Prezesa UTK w latach 2019-2023*	87
Rys. 30. Wskaźnik nieprawidłowości dla kontroli i audytów przeprowadzonych w latach 2021-2023*	89
Rys. 31. Zakresy tematyczne z najwyższym wskaźnikiem nieprawidłowości w 2023 r. w porównaniu do 2022 r. (z udziałem w 2023 r. powyżej 4)*	91
Rys. 32. Obszary, w których odnotowano spadek wskaźnika nieprawidłowości w 2023 r.*	91
Rys. 33. Obszary, w których odnotowano wzrost wskaźnika nieprawidłowości w 2023 r.*	93
Rys. 34. Wagi nieprawidłowości w 2023 r. - udział procentowy	94
Rys. 35. Udział poszczególnych obszarów zmian wprowadzonych przez przewoźników kolejowych w systemie kolejowym w 2023 r.	100
Rys. 36. Udział poszczególnych rodzajów zmian wprowadzonych przez zarządców infrastruktury w systemie kolejowym w 2023 r. (udział powyżej 1 %).....	101
Rys. 37. Udział poszczególnych zmian wprowadzonych w systemie kolejowym w latach 2020 - 2023 przez przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury z uwzględnieniem ich charakteru.....	102

12. Spis tabel

Tab. 1. Szkolenia zrealizowane w 2023 r. w ramach Akademii Wiedzy Kolejowej	23
Tab. 2. Zestawienie raportów PKBWK wydanych w 2023 r.....	28
Tab. 3. Liczba ofiar śmiertelnych we wszystkich kategoriach osób w latach 2019 – 2023	34
Tab. 4. Liczba osób ciężko rannych w latach 2019 – 2023	35
Tab. 5. Koszty znaczących wypadków w euro w latach 2019 – 2023.....	36
Tab. 6. Osiągnięte wartości CST dla Polski w 2023 r.	38
Tab. 7. Zdarzenia poprzedzające wypadki w latach 2019 – 2023.....	40
Tab. 8. Zmiany w przepisach prawa wynikające z regulacji prawnych UE	57
Tab. 9. Inne zmiany w przepisach prawa krajowego	59
Tab. 10. Certyfikaty bezpieczeństwa wydane w latach 2019–2023	71
Tab. 11. Autoryzacje bezpieczeństwa wydane w latach 2019–2023	71
Tab. 12. Zezwolenia dla pojazdów wydane w 2023 r.....	72
Tab. 13. Certyfikaty podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie oraz certyfikaty w zakresie funkcji systemu utrzymania wydane w latach 2019–2023	75
Tab. 14. Wybrane obszary, w których podczas kontroli i audytów stwierdzono nieprawidłowości w 2023 r. oraz porównanie wskaźnika nieprawidłowości w latach 2022-2023*	90

Urząd Transportu Kolejowego
Al. Jerozolimskie 134
02-305 Warszawa
www.utk.gov.pl

