



URZĄD  
TRANSPORTU  
KOLEJOWEGO



POŁAZD KLIMATYZOWANY  
PROSIMY NIE OTWIERAĆ OKNA  
WŁASNOŚĆ I WYKONANIE PRAC  
WŁASNOŚĆ I WYKONANIE PRAC  
WŁASNOŚĆ I WYKONANIE PRAC

PRIORYTETY NADZORU

CELE STRATEGII  
NADZORU

2022





## 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](http://www.utk.gov.pl)

## Priorytety nadzoru

Priorytety nadzoru Prezesa UTK określone są na podstawie szczegółowych analiz opracowanych w oparciu o gromadzone dane statyczne dotyczące funkcjonowania systemu kolejowego. Prowadzone rozważania mają na celu ukierunkowanie nadzoru na stan bezpieczeństwa rynku kolejowego i obszary, w których ryzyko oszacowane zostało na poziomie nieakceptowalnym. Takie podejście pozwala na intensyfikację działań w kontekście zagadnień, w których istnieje możliwość wystąpienia sytuacji niebezpiecznych, przy jednoczesnym stałym monitorowaniu poziomu bezpieczeństwa w odniesieniu do całego systemu.

W oparciu o wyniki analiz przeprowadzonych w związku z opracowaniem Planu Nadzoru Prezesa UTK na 2022 rok wskazano kilka obszarów newralgicznych, które w 2022 roku należy poddać szczególnemu nadzorowi. Mowa tu m.in. o przejazdach kolejowo – drogowych. Niezmiennie od lat wypadki na przejazdach kolejowo drogowych i przejściach, obok zdarzeń przy przechodzeniu przez tory w miejscach niedozwolonych, należą do jednych z najczęściej występujących zdarzeń w systemie kolejowym. Zdarzenia tego rodzaju w zdecydowanej większości występują wskutek niewłaściwego zachowania użytkowników dróg i pieszych. W niewielkim zakresie przyczyniają się do nich awarie urządzeń oraz błędy w postępowaniu personelu kolejowego. Podmioty sektora kolejowego mają zatem bardzo ograniczony wpływ na możliwość zredukowania liczby zdarzeń na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach. Jednak nieustannie należy podejmować działania zmierzające do eliminowania ryzyka w tym obszarze. Warto również wskazać, że kwestie dotyczące stanu technicznego i utrzymania przejazdów kolejowych mogą wpływać w sposób pośredni na wystąpienie sytuacji niebezpiecznej, dlatego konieczne jest podejmowanie działań także w tym zakresie. Zagadnienia związane ze stanem technicznym, procesem utrzymania i kwalifikacji przejazdów kolejowo-drogowych od lat należą do priorytetów nadzoru Prezesa UTK, co uzasadnione jest wysokim poziomem ryzyka, jaki występuje na ich obszarze. Rozpatrując kwestie bezpieczeństwa na przejazdach należy również podkreślić kluczowe znaczenie kwalifikacji pracowników w tym procesie oraz wpływ ich zachowań na możliwość wystąpienia sytuacji niebezpiecznej. W związku z powyższym, nadzór Prezesa UTK w tych obszarach tematycznych ma szczególne znaczenie dla poziomu bezpieczeństwa systemu kolejowego. Poza działaniami o charakterze nadzorczym Prezes UTK podejmuje również inne działania, których celem jest ograniczanie ryzyka występującego w tym obszarze. Z inicjatywy Prezesa UTK trwają działania ukierunkowane na wdrożenie monitoringu z automatyczną rejestracją wykroczeń na przejazdach kolejowo-drogowych, w szczególności kategorii D. System ma umożliwić zwiększenie dyscypliny kierowców przekraczających przejazd m.in. w zakresie przestrzegania obowiązku zatrzymania się przed znakiem „Stop” zlokalizowanym w obrębie przejazdu.

Zgodnie z przeprowadzonymi analizami jednym z największych wyzwań dla bezpieczeństwa systemu kolejowego są również zdarzenia polegające na niezatrzymaniu się przed sygnałami zabraniającymi dalszej jazdy bądź uruchomieniu pojazdu kolejowego bez wymaganego zezwolenia. Są to zdarzenia kategorii B04 i C44 zgodnie z klasyfikacją przyjętą w rozporządzeniu w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym, a także sytuacje potencjalnie niebezpieczne kategorii D79. Zdarzenia te są określane również jako SPAD – od sformułowania w języku angielskim „signal passed at danger”. Biorąc pod uwagę kluczowe znaczenie tego rodzaju zdarzeń, szczególnym nadzorem należy objąć obszary dotyczące czynnika ludzkiego w systemie kolejowym. Warto w tym miejscu zaznaczyć, że Prezes UTK podjął się inicjatywy utworzenia Centrum Egzaminowania i Monitorowania Maszynistów. Jednym z podstawowych celów projektu jest znaczne ograniczenie lub całkowita eliminacja istniejących dziś zagrożeń dla bezpieczeństwa systemu kolejowego pojawiających się na etapie uzyskiwania przez kandydatów uprawnień do prowadzenia pojazdów kolejowych (licencji i świadectwa maszynisty), a następnie w obszarze monitorowania ich kwalifikacji oraz przebiegu cyklu zawodowego ich pracy. Mając na uwadze powyższe zostały podjęte działania prawne

i organizacyjne zmierzające do zmiany istniejącego sposobu regulacji zawodu maszynisty. Podjęte czynności zmierzają do osiągnięcia modelu docelowego systemu, w którym kompetencje egzaminowania kandydatów na maszynistów oraz monitorowania kompetencji maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe będzie posiadał Prezes UTK.

Na podstawie przeprowadzonych analiz wskazane zostały obszary, które wymagają podjęcia wzmożonych działań nadzorczych i uznane zostały za priorytety nadzoru Prezesa UTK na 2022 rok. Do obszarów tych należą:

- systemy zarządzania bezpieczeństwem (również w odniesieniu do czynnika ludzkiego i zarządzania ryzykiem);
- kwalifikacje pracowników związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego;
- ośrodki szkolenia i egzaminowania maszynistów;
- przejazdy kolejowo – drogowe;
- systemy zarządzania utrzymaniem;
- infrastruktura kolejowa;
- pojazdy kolejowe;
- bocznice kolejowe;
- wyroby stosowane w kolejnictwie.

### **Systemy zarządzania bezpieczeństwem**

System zarządzania bezpieczeństwem, zgodnie z definicją zawartą w dyrektywie 2016/798, oznacza organizację, środki i procedury przyjęte przez zarządcę infrastruktury lub przedsiębiorstwo kolejowe w celu zapewnienia bezpiecznego zarządzania swoim działaniem.

System zarządzania bezpieczeństwem obejmuje całokształt opracowanych i wdrożonych na potrzeby danego podmiotu zasad (np. określonych w procedurach i przepisach wewnętrznych, zarządzeniach, instrukcjach i wytycznych), normujących działanie danego podmiotu w obszarze bezpieczeństwa (m.in. podział odpowiedzialności, w tym odpowiedzialność kierownictwa, zapewnianie kompetencji do realizacji określonych zadań czy zarządzanie zasobami) oraz umożliwiających ułożenie w bezpieczny sposób relacji z innymi podmiotami, w tym z zarządcą infrastruktury, innymi przewoźnikami, podmiotami odpowiedzialnymi za utrzymanie, wykonawcami usług, podwykonawcami.

Właściwie opracowane i skuteczne procedury systemu zarządzania bezpieczeństwem powinny zapewniać z jednej strony aktywne wdrażanie środków kontroli ryzyka (rozwiązania wprowadzane przez przedsiębiorstwo, umożliwiające sprowadzenie zidentyfikowanego ryzyka do wartości akceptowalnej), a z drugiej strony monitorowanie efektywności stosowanych rozwiązań i stałe doskonalenie przyjętych procedur, instrukcji i przepisów, celem utrzymania wymaganego poziomu bezpieczeństwa prowadzonej działalności.

Stosowanie uporządkowanego podejścia umożliwiającego identyfikację zagrożeń oraz stałą kontrolę ryzyka związanego z działalnością danej organizacji ma na celu zapobieganie wypadkom. W ramach tego podejścia uwzględniono ryzyko wspólne na płaszczyźnie oddziaływań pomiędzy podmiotami w systemie kolejowym (głównie między przedsiębiorstwami kolejowymi, zarządcami infrastruktury i podmiotami odpowiedzialnymi za utrzymanie, ale również wszystkimi innymi podmiotami mającymi potencjalny wpływ na bezpieczne działanie systemu kolei, takimi jak producenci, dostawcy usług utrzymania, dysponenci, usługodawcy, podmioty zamawiające, przedsiębiorstwa kolejowe, nadawcy, odbiorcy, załadowcy, rozładowcy, ośrodki szkoleniowe, pasażerowie i inne osoby mające

styczność z systemem kolejowym, itd.). Odpowiednie wdrożenie wszystkich właściwych elementów systemu zarządzania bezpieczeństwem daje organizacji niezbędną pewność, że w każdych warunkach kontroluje ona i będzie stale kontrolować wszystkie zidentyfikowane rodzaje ryzyka związane z jej działalnością.

Dojrzałe organizacje są świadome tego, że proces skutecznej kontroli ryzyka jest możliwy tylko przy zintegrowaniu trzech kluczowych parametrów: czynnika technicznego obejmującego stosowane narzędzia i wyposażenie, czynnika ludzkiego obejmującego bezpośrednio zaangażowanych pracowników oraz ich umiejętności, wyszkolenie i motywację, a także czynnika organizacyjnego obejmującego procedury i metody określające zależności pomiędzy zadaniami.

W rezultacie odpowiedni system zarządzania bezpieczeństwem pozwala skutecznie monitorować oraz przyczynić się do poprawy wszystkich trzech parametrów ryzyka poprzez zapewnienie środków kontroli ryzyka.

Przedsiębiorca kolejowy zarządca infrastruktury musi opracować swój system zarządzania bezpieczeństwem w taki sposób, aby zachować zgodność z wymogami określonymi w art. 9 dyrektywy (UE) 2016/798 w celu zapewnienia bezpiecznego zarządzania działaniami. W tym celu musi wykazać zgodność z kryteriami określonymi w załączniku I i II CSM dotyczącymi systemu zarządzania bezpieczeństwem. Wymogi te opracowano w taki sposób, aby przedstawiały pełny obraz systemu zarządzania bezpieczeństwem organizacji zgodnego z cyklem planuj – wykonaj – sprawdź – działaj (PDCA). Organizacja będzie musiała uwzględnić każdy indywidualny wymóg, a także sposób, w jaki pasują one do siebie, tworząc spójny system zarządzania bezpieczeństwem kontrolujący istotne rodzaje ryzyka.

Po uzyskaniu certyfikatu lub autoryzacji bezpieczeństwa, wdrożenie oraz prawidłowe stosowanie rozwiązań przyjętych w systemach zarządzania bezpieczeństwem podlega weryfikacji w ramach działań nadzorczych, realizowanych w oparciu o wymagania dotyczące systemu zarządzania bezpieczeństwem, określone w rozporządzeniu 2018/762<sup>1</sup>, na podstawie wymagań wynikających z rozporządzenia Delegowanego 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.

Zgodnie z art. 17 dyrektywy 2016/798 krajowe organy ds. bezpieczeństwa nadzorują stałe przestrzeganie prawnego obowiązku stosowania systemu zarządzania bezpieczeństwem nałożonego na mocy art. 9 tej samej dyrektywy na przedsiębiorstwa kolejowe i zarządców infrastruktury. Wykonując tę funkcję, krajowe organy ds. bezpieczeństwa muszą zapewnić, by ich działania nadzorcze obejmowały:

- monitorowanie skuteczności stosowania przez przedsiębiorstwa kolejowe lub zarządców infrastruktury systemu zarządzania bezpieczeństwem w części lub w całości;
- monitorowanie właściwego stosowania odpowiednich wspólnych metod oceny bezpieczeństwa (CSM) przez przedsiębiorstwa kolejowe lub zarządców infrastruktury za pośrednictwem systemu zarządzania bezpieczeństwem, w tym wówczas, gdy przedsiębiorstwo kolejowe lub zarządca infrastruktury jest podmiotem

---

<sup>1</sup> Zgodnie z art. 5 rozporządzenia 2018/762 rozporządzenia (UE) nr 1158/2010 i (UE) nr 1169/2010 tracą moc z dniem 31 października 2025 r. Zatem przy ocenie spełniania wymagań przez podmioty posiadające certyfikaty – część A i B oraz autoryzacje wydane przed wejściem w życie przepisów IV pakietu będą brane pod uwagę przepisy tych rozporządzeń.

odpowiedzialnym za utrzymanie własnych pojazdów, który nie jest certyfikowany zgodnie z rozporządzeniem w sprawie podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie;

- monitorowanie, czy na obszarze ich właściwości składniki interoperacyjności są zgodne z kluczowymi wymogami określonymi w art. 8 dyrektywy (UE) 2016/797 za pośrednictwem systemu zarządzania bezpieczeństwem przedsiębiorstwa kolejowego lub zarządcy infrastruktury.

Po uzyskaniu wyników nadzoru krajowe organy ds. bezpieczeństwa mogą podjąć proporcjonalne działania w zakresie egzekwowania, aby zapewnić zgodność z prawem, zidentyfikować wszelkie możliwości ulepszenia prawa krajowego w celu uzyskania większej skuteczności oraz poinformować zainteresowane strony o zmianach ram regulacyjnych w dziedzinie bezpieczeństwa, jak również o wszelkim pojawiającym się ryzyku lub nasileniu się ryzyka w państwach członkowskich.

Prezes UTK powinien zatem podejmować działania w celu zapewnienia zgodności lub pociągnięcia tych podmiotów do odpowiedzialności z tytułu niewywiązania się z obowiązków prawnych w sposób proporcjonalny do ewentualnego zagrożenia dla bezpieczeństwa lub potencjalnej wagi niezgodności, w tym wszelkich faktycznych lub potencjalnych szkód. Niewdrożenie systemu bezpieczeństwa w transporcie kolejowym może powodować, że podmioty przestały spełniać warunki wydania certyfikatu/ autoryzacji bezpieczeństwa, co z kolei może powodować obowiązek organu do wydania wobec nich decyzji sankcyjnych.

Od 2022 r. w ramach powyższego obszaru tematycznego zostaną zintensyfikowane również działania dotyczące przeprowadzania czynności nadzorczych w zakresie zarządzania bezpieczeństwem opartym na ryzyku oraz realizacji zaleceń Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych.

## **Kwalifikacje pracowników związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego**

Z punktu widzenia transportu kolejowego kwestią niezwykle istotną jest tzw. czynnik ludzki i jego wpływ na kształtowanie bezpieczeństwa w tym sektorze. Zagadnienie to ma szczególnie znaczenie w kontekście zdarzeń, których przyczyn należy upatrywać wewnątrz systemu kolejowego. Czynniki ludzki odgrywa coraz ważniejszą rolę w nowoczesnych, złożonych systemach mających istotne znaczenie dla bezpieczeństwa. Nawet w przypadku automatyzacji niektórych procesów – zwykle wprowadzanej w celu ograniczenia błędu ludzkiego – ludzie stanowią fundamentalny składnik kolei europejskich. Człowiek znajduje się w centrum tego technologicznego, społecznego i organizacyjnego systemu i stanowi klucz do jego sukcesu lub porażki. Kwalifikacje pracowników związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego w sposób bezpośredni przekładają się na poziom bezpieczeństwa sektora kolejowego, a identyfikowane tam ryzyko powinno być stale minimalizowane i nadzorowane. Błąd ludzki w tym kontekście może prowadzić do znaczących szkód związanych z wystąpieniem zdarzenia kolejowego, co po raz kolejny podkreśla istotę tego zagadnienia dla rozwoju branży kolejowej. Człowiek jest nieodzownym i niezbędnym elementem organizacji, jednak jest również ogniwem najmniej przewidywalnym w kolejowym procesie przewozowym. Konieczne jest więc uwzględnienie w procedurach związanych z bezpieczeństwem zachowania i percepcji ludzkiej, a także ergonomii pracy.

## **Ośrodki szkolenia i egzaminowania maszynistów**

W obszarze transportu kolejowego grupą zawodową kluczową pod względem bezpieczeństwa ruchu są prowadzący pojazdy kolejowe oraz maszyniści. Wynika to z zakresu kompetencji i zakresu czynności, które wykonują. Maszyniści mają obowiązek posiadać szczegółową znajomość pojazdów kolejowych, odcinków linii kolejowych oraz przepisów wewnętrznych przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury. Specyfika i charakter pracy maszynisty wymaga również konieczności stałej współpracy z pracownikami zatrudnionymi na innych

stanowiskach kolejowych: kierownikiem pociągu, dyżurnym ruchu, rewidentem, dyspozytorem, manewrowym, ustawiaczem, zwrotniczym.

Wciąż stałym problemem jest pomijanie przez maszynistów sygnałów zabraniających dalszej jazdy. Potwierdzeniem tego są statystyki dotyczące zdarzeń kolejowych polegających na niezatrzymaniu się pojazdu kolejowego przed sygnałem „Stój” lub w miejscu, w którym powinien się zatrzymać, albo uruchomieniu pojazdu kolejowego bez wymaganego zezwolenia (wypadki kategorii B04 oraz incydenty kategorii C44).

Przyczyny tego rodzaju zdarzeń jest m.in. niezachowanie należytej ostrożności, niewłaściwa obserwacja przedpola jazdy, nieprawidłowe odczytanie wskazań sygnalizatorów, niewłaściwa współpraca maszynisty z kierownikiem pociągu, uruchomienie pojazdu kolejowego bez zezwolenia, brak reakcji maszynisty na sygnały manewrowe podawane bezpośrednio przed zdarzeniem czy niedostosowanie prędkości do warunków miejscowych. Przyczyny tych zdarzeń mogą być związane m.in. ze złym stanem psychofizycznym maszynisty, brakami w wykszoleniu oraz błędami w komunikacji między osobami uczestniczącymi w ruchu pociągów i składów manewrowych.

Z uwagi na powyższe, szczegółowej weryfikacji powinny podlegać działania ośrodków związane w szczególności z zagadnieniami:

- przeprowadzania szkoleń i egzaminów dotyczących licencji maszynisty i świadectwa maszynisty;
- przeprowadzania szkoleń maszynistów oraz sprawdzianów wiedzy i umiejętności;
- kwalifikacjami instruktorów i egzaminatorów;
- wyposażeniem dydaktycznego;
- wymagań dla symulatorów.

Poza działaniami ściśle kontrolnymi, Prezes UTK podjął się również realizacji projektu „Poprawa bezpieczeństwa kolejowego poprzez budowę Systemu Egzaminowania i Monitorowania Maszynistów”, który zakłada stworzenie rozwiązania systemowego w zakresie monitorowania i egzaminowania maszynistów przy wykorzystaniu określonych narzędzi.

System Egzaminowania i Monitorowania Maszynistów będzie obejmował egzaminowanie na licencję maszynisty i pierwsze świadectwo maszynisty, a także monitorowanie kwalifikacji i czasu pracy maszynistów oraz prowadzących pojazdy kolejowe.

## **Przejazdy kolejowo-drogowe**

Przejazdy kolejowo-drogowe, czyli skrzyżowania drogi kolejowej w jednym poziomie z drogą kołową stanowią newralgiczny punkt systemu kolejowego. Obszar ten jest szczególnie narażony na potencjalne zagrożenia, które związane są przede wszystkim z połączeniem dwóch rodzajów transportu – kolejowego i drogowego. Przejazdy kolejowo - drogowe stanowią również ten element systemu, w którym podmioty sektora kolejowego mają ograniczony wpływ na minimalizację ryzyka. Ryzyko generowane jest bowiem w przeważającej mierze przez czynniki funkcjonujące poza systemem kolejowym – kierowców i pieszych. Nie bez znaczenia pozostają również przypadki zaniedbania obowiązków przez zarządców dróg oraz zarządców infrastruktury kolejowej. Takie zróżnicowanie potencjalnych źródeł zagrożeń na przejazdach kolejowo-drogowych wymaga szczególnej uwagi ponieważ konsekwencją zdarzeń na przejazdach kolejowo-drogowych są często ofiary śmiertelne, ciężko ranni, znaczne szkody materialne oraz istotne ograniczenia lub przerwy w ruchu zarówno kolejowym, jak i drogowym

Analizując dane w zakresie liczby zdarzeń kolejowych na przejazdach kolejowo - drogowych i przejściach należy wskazać, że stanowią one znaczącą część wszystkich zdarzeń na sieci kolejowej.

Na przejeździe kolejowo-drogowym krzyżują się dwa systemy – kolejowy i drogowy. W umysłach wielu osób odpowiedzialność za bezpieczeństwo na przejazdach kolejowo-drogowych ściśle kojarzy się z zarządcą infrastruktury kolejowej i faktycznie zarządca infrastruktury musi spełnić najwięcej wymagań. Z drugiej jednak strony to akurat zarządca infrastruktury ma ograniczony wpływ na działania pozostałych użytkowników przejazdów czy zarządców dróg oraz wywiązywania się przez nich z nałożonych obowiązków. Ustawodawca rozdzielił zobowiązania z zakresu bezpieczeństwa pomiędzy zarządcę infrastruktury kolejowej oraz zarządcę drogi przewidując, że obszar ten będzie przedmiotem ścisłej współpracy pomiędzy nimi. Określił także obowiązki użytkowników przejazdów: zachować ostrożność, zatrzymać się przed przejazdem czy uruchomioną sygnalizacją.

Dlatego Prezes UTK realizuje również wieloaspektowy program poprawy bezpieczeństwa na przejazdach obejmujący działania nadzorcze, edukacyjne i informacyjne, a także monitorowanie oraz analizę gromadzonych danych dotyczących niepokojących trendów, które umożliwiają podjęcie właściwych kroków dla zapewnienia bezpieczeństwa.

W toku prowadzonych działań nadzorczych weryfikacji podlegają przede wszystkim aspekty techniczne związane z funkcjonowaniem i utrzymaniem przejazdów kolejowych. Ponadto czynnościom kontrolnym poddawane są kwestie oznakowania tych skrzyżowań, zarówno od strony linii kolejowej, jak i od strony drogi. W przypadku nieprawidłowości w zakresie oznakowania niebędącego we właściwości zarządcy infrastruktury, informacje te są przekazywane do właściwego zarządcy drogi.

Podejmowane działania mają na celu obniżenie wskaźnika nieprawidłowości, a przez to zmniejszenie liczby zdarzeń na przejazdach kolejowo-drogowych, których przyczyną były nieprawidłowości po stronie systemu kolejowego. Należy mieć również na uwadze potrzebę podejmowania działań profilaktycznych, zmierzających do zmniejszenia zagrożenia wynikającego spoza systemowych przyczyn tego rodzaju zdarzeń. W związku z powyższym, w przypadku zarejestrowania bądź zwrócenia uwagi na nieprzestrzeganie przez kierujących pojazdami przepisów ruchu drogowego, należy przekazać taką informację do właściwej komendy Policji, wskazując na potrzebę zwiększenia nadzoru patrolowego w tej lokalizacji.

## **Systemy zarządzania utrzymaniem**

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

W przypadku pojazdów kolejowych podmioty odpowiedzialne za ich utrzymanie podlegają obowiązkowi certyfikacji, zgodnie z rozporządzeniem 2019/779, które określa szereg wymagań dla systemu zarządzania utrzymaniem oraz wskazuje kryteria wykorzystywane w procesie certyfikacyjnym w celu jego oceny. Cechą charakterystyczną systemu zarządzania utrzymaniem jest jego podział na cztery funkcje składowe:

- funkcję zarządzania, która umożliwia nadzór nad trzema tzw. funkcjami utrzymania, określonymi w kolejnych podpunktach, i ich koordynowanie, a także pozwala zapewnić bezpieczny stan wagonu towarowego w systemie kolejowym;
- funkcję rozwoju utrzymania, której zadaniem jest kształtowanie dokumentacji utrzymaniowej pojazdu w oparciu o dokumentację projektową pojazdu oraz doświadczenia z jego eksploatacji;



- funkcję zarządzania utrzymaniem taboru, zwaną również czasami zarządzaniem flotą, której zadaniem jest zarządzanie wycofywaniem wagonu z eksploatacji, a następnie jego ponownym do niej włączeniem;
- funkcję przeprowadzania utrzymania, która umożliwi przeprowadzenie wymaganego utrzymania wagonu lub jego części.

Podmiot odpowiedzialny za utrzymanie musi wykonywać samodzielnie tylko pierwszą z wymienionych funkcji, tj. zarządzania. Pozostałe funkcje mogą być zlecone podmiotom zewnętrznym. Niezależnie jednak od ewentualnego zlecenia części funkcji na zewnątrz bądź nie, odpowiedzialność za bezpieczny stan pojazdu kolejowego nadal spoczywa na podmiocie odpowiedzialnym za utrzymanie. Tym samym podmiot odpowiedzialny za utrzymanie jest zobowiązany do weryfikacji kompetencji wykorzystywanych podwykonawców.

Każda z czterech funkcji składowych systemu zarządzania utrzymaniem musi spełniać kryteria wskazane w załączniku II do rozporządzenia nr 2019/779. W odniesieniu do funkcji zarządzania kryteria te, podobnie jak ma to miejsce w przypadku systemów zarządzania bezpieczeństwem, koncentrują się na takich aspektach jak ocena ryzyka, monitoring i ciągłe doskonalenie, struktura i odpowiedzialność, zarządzanie kompetencjami, informacja, dokumentacja czy działania w zakresie zlecenia.

Z uwagi na ich specyfikę pozostałe trzy funkcje systemów zarządzania utrzymaniem posiadają już jednak odmienne wymagania aniżeli mające zastosowanie w przypadku systemów zarządzania bezpieczeństwem. Do najistotniejszych należą:

W zakresie funkcji drugiej, tj. rozwoju utrzymania:

- identyfikacja działań związanych z utrzymaniem i zarządzaniem nimi;
- zapewnienie zgodności z wymaganiami interoperacyjności;
- przygotowanie pierwszej dokumentacji utrzymaniowej pojazdu;
- zarządzanie zmianami w dokumentacji utrzymaniowej w oparciu m.in. o dane z eksploatacji;
- nadzór nad urządzeniami, instalacjami i sprzętem.

W zakresie funkcji trzeciej, tj. zarządzania utrzymaniem taboru:

- weryfikacja kompetencji podmiotów wykonujących utrzymanie przed złożeniem stosownych zleceń;
- przygotowanie zlecenia na wykonanie utrzymania;
- zarządzanie odsyłaniem pojazdów do utrzymania w odpowiednim czasie oraz wycofaniem taboru z eksploatacji w przypadku konieczności wykonania nieplanowych prac utrzymaniowych;
- kontroli wykonanych prac i przygotowanie zawiadomienia o przywróceniu do eksploatacji;

W zakresie funkcji czwartej, tj. przeprowadzania utrzymania:

- weryfikacji zlecenia i towarzyszących mu dokumentów oraz zapewnienia dostępności wszystkich dokumentów (norm, instrukcji itp.) niezbędnych do realizacji zlecenia;
- zarządzania materiałami i elementami, w tym zapewnienia ich zgodności z wymaganiami, odpowiedniego przechowywania i traktowania;
- nadzoru nad urządzeniami, instalacjami i sprzętem pomiarowym;

- weryfikacji prawidłowości wykonania zlecenia oraz wystawiania dokumentu stwierdzającego dopuszczenie do użytkowania.

Rozporządzenie 2019/779 szczególną uwagę zwraca na elementy krytyczne dla bezpieczeństwa, które wymagają szczególnej uwagi i pierwszeństwa w procedurach utrzymania. Aspekty krytyczne każdego elementu są jednak związane z konkretnym projektem pojazdu i określonymi funkcjami elementu. Nie jest zatem możliwe ustalenie wyczerpującego wykazu elementów krytycznych dla bezpieczeństwa. Należy więc określić zasadnicze części elementów krytycznych dla bezpieczeństwa już na etapie projektowania nowego typu pojazdu lub w trakcie procesu jego modernizacji czy utrzymania. Producent powinien określić, w oparciu o analizę ryzyka, krytyczność funkcji i elementów swoich produktów oraz zapisywać je w dokumentacji technicznej. Przy określaniu krytyczności należy wziąć pod uwagę sposób, w jaki element ma być użytkowany i środowisko, w którym ma być on użytkowany. Podmiot odpowiedzialny za utrzymanie powinien mieć dostęp do odpowiednich części dokumentacji technicznej, aby był w pełni świadomy krytyczności elementów każdego typu pojazdu, za który odpowiada. Podmiot odpowiedzialny za utrzymanie powinien określić czynniki krytyczne poprzez obserwację i analizę defektów oraz śledzenie wszystkich swoich interwencji, a także powinien być zobowiązany do przekazywania informacji przynajmniej na temat elementów krytycznych dla bezpieczeństwa określonych jako takie przez producenta. W przypadku gdy podmiot odpowiedzialny za utrzymanie uznaje, że w dokumentacji technicznej należy uwzględnić nowe elementy krytyczne dla bezpieczeństwa lub że należy je przenieść do kategorii elementów, które nie są krytyczne dla bezpieczeństwa, powinien on niezwłocznie poinformować o tym producenta, posiadacza zezwolenia na dopuszczenie typu pojazdu i posiadacza zezwolenia dla pojazdu, aby umożliwić zastosowanie niezbędnych środków, w tym w razie potrzeby, zmianę.

W odniesieniu do zarządzania elementami krytycznymi dla bezpieczeństwa podmiot odpowiedzialny za utrzymanie bierze pod uwagę wstępną identyfikację elementów krytycznych dla bezpieczeństwa przez producenta danego pojazdu wraz z wszelkimi szczegółowymi instrukcjami dotyczącymi utrzymania zapisanymi w dokumentacji technicznej. Podmiot odpowiedzialny za utrzymanie przekazuje, bezpośrednio lub za pośrednictwem dysponenta, informacje przedsiębiorstwom kolejowym i zarządom infrastruktury eksploatującym pojazdy, dysponentom, producentom pojazdów, posiadaczom zezwoleń dla pojazdów oraz posiadaczom zezwoleń na dopuszczenie typu pojazdu, podsystemów lub elementów, w zależności od przypadku, a w szczególności przekazuje im informacje o wyjątkowych ustaleniach dotyczących utrzymania wykraczających poza normalne zużycie. W przypadku, gdy w procesie utrzymania pojazdu podmiot odpowiedzialny za utrzymanie dowiadyuje się o dowodach sugerujących, że element, który nie został wcześniej zidentyfikowany jako krytyczny dla bezpieczeństwa, powinien być za taki uznany, niezwłocznie informuje o tym producenta, posiadacza zezwolenia na dopuszczenie typu pojazdu i posiadacza zezwolenia dla pojazdu. Producent, jeśli można go zidentyfikować, przeprowadza ocenę ryzyka, aby potwierdzić, czy dany element jest krytyczny dla bezpieczeństwa. Uwzględnia przy tym zamierzone wykorzystanie elementu i środowisko, w którym ma on być użytkowany. W stosownych przypadkach podmiot odpowiedzialny za utrzymanie dostosowuje swoje procedury utrzymania w celu zapewnienia monitorowania i bezpiecznego utrzymania elementu.

Podsumowując, organizacja musi posiadać procedurę mającą na celu określenie wszystkich elementów krytycznych dla bezpieczeństwa i zarządzanie nimi. Dodatkowo w przypadku stosowania procesu w zakresie zarządzania kompetencjami w ramach funkcji rozwoju utrzymania oraz przeprowadzania utrzymania należy uwzględnić działania w zakresie utrzymania elementów krytycznych dla bezpieczeństwa.

Również w tym przypadku, od 2022 r. w ramach powyższego obszaru tematycznego zostaną zintensyfikowane działania dotyczące przeprowadzania czynności nadzorczych w zakresie

zarządzania bezpieczeństwem opartym na ryzyku oraz realizacji zaleceń Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych.

## Infrastruktura kolejowa

Obszar infrastruktury kolejowej jest jednym z istotnych czynników przekładających się bezpośrednio na poziom bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Obszar ten należy definiować kompleksowo, uwzględniając kluczowe elementy tej infrastruktury, tj. tory, rozjazdy, obiekty inżynieryjne, w tym mosty, tunele, przepusty, infrastrukturę towarzyszącą na stacjach, w tym perony i strefy dostępu z uwzględnieniem potrzeb osób o ograniczonej zdolności poruszania się oraz urządzenia sterowania ruchem, urządzenia elektroenergetyki kolejowej, itp.).

Dodatkowo, w obszarze tym uwzględnić należy także bezpieczeństwo prowadzenia prac inwestycyjnych i związane z tym nieprawidłowości w zakresie organizacji oraz wykonywania prac inwestycyjnych.

Kwestie związane ze stanem technicznym i utrzymaniem infrastruktury kolejowej na przestrzeni kolejnych lat są jednym z najczęstszych tematów zgłoszeń w zakresie bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Stan techniczny infrastruktury kolejowej jest przedmiotem wydawanych przez Prezesa UTK decyzji administracyjnych.

Na bezawaryjną eksploatację elementów infrastruktury kolejowej wpływ ma niewątpliwie proces ich utrzymania. Nieprawidłowe działanie elementów infrastruktury i ich niewłaściwe utrzymanie może skutkować postępującą degradacją tej infrastruktury oraz stanowić przyczynę zdarzeń kolejowych, powodować poważne zakłócenia ruchu kolejowego, konieczność stosowania trakcji spalinowej lub w przypadku ruchu pasażerskiego - zastępczej komunikacji autobusowej.

Wypadki powodowane nieodpowiednim utrzymaniem infrastruktury kolejowej są zdarzeniami nagłymi, ale poprzedza je stan zagrożenia, który najczęściej nie pojawia się nagle. Główny wysiłek w podnoszeniu bezpieczeństwa eksploatacji infrastruktury powinien być zatem skupiony nie na wypadkach lecz na zagrożeniach. Umiejętność rozpoznawania zagrożeń jest w systemie bezpieczeństwa każdej dziedziny cechą najważniejszą. Nie ogranicza się ona jedynie do stwierdzenia, czy zagrożenie występuje lub go nie ma, lecz pozwala zgłębić jego przyczyny, znaleźć sposoby uniknięcia.

Właściwie sprawowany nadzór nad stanem technicznym eksploatowanej infrastruktury, likwidacja zaległości utrzymaniowych, remonty, odnowienia i modernizacje oraz skuteczne wdrażanie środków prewencyjnych nie tylko podnosi jakość usług w zakresie realizowanych przewozów, ale przede wszystkim ogranicza zagrożenie wystąpienia negatywnych w skutkach zdarzeń kolejowych.

## Pojazdy kolejowe

Właściwie zaprojektowany i rzetelnie realizowany proces utrzymania pojazdów kolejowych stanowi jeden z kluczowych czynników warunkujących bezpieczeństwo funkcjonowania sektora kolejowego. Stan techniczny pojazdów kolejowych ma bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo transportu kolejowego, a zdarzenia wynikające z awarii pojazdów kolejowych mogą mieć poważne skutki.

Znaczna liczba zdarzeń związanych ze stanem taboru niewątpliwie wskazuje jak ważny jest stan środków technicznych, które poruszają się po infrastrukturze kolejowej, zwłaszcza w kontekście coraz większej świadomości wśród użytkowników dotyczącej istotności parametrów związanych z niezawodnością pojazdów kolejowych w całym cyklu życia.

Oprócz wymogu dotyczącego wskazania podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie dla każdego pojazdu kolejowego eksploatowanego na ogólnodostępnej sieci kolejowej, wszystkie pojazdy (w tym także eksploatowane poza ogólnodostępną siecią kolejową

np. wyłącznie na bocznicach) na mocy przepisów krajowych, zobligowane są do posiadania dokumentacji systemu utrzymania (DSU). W DSU powinny się znajdować następujące elementy:

- opis funkcjonalny pojazdu z podziałem na jego elementy składowe w procesie utrzymania,
- dokumentacja zawierająca:
  - strukturę cyklu przeglądowo naprawczego (planu utrzymania);
  - opisy czynności przeglądowych i naprawczych, instrukcje demontażu lub montażu;
  - zestawienie parametrów mierzonych w procesie przeglądu lub naprawy i opisy metod pomiarowych;
  - wzory kart pomiarowych z wykazem wartości konstrukcyjnych, ponaprawczych i kresowych parametrów dla zespołów, podzespołów i elementów pojazdu;
  - wykazy urządzeń i narzędzi specjalistycznych;
  - wykazy testów wykonywanych w trakcie utrzymania;
  - wymagania dotyczące kwalifikacji pracowników oraz wymagania szczególne w zakresie czynności spawania i badań nieniszczących;
  - ograniczenia związane z bezpieczeństwem i interoperacyjnością dla podzespołów lub części istotnych dla bezpieczeństwa i interoperacyjności, określające limity, których nie można przekroczyć w czasie eksploatacji, łącznie z eksploatacją w trybie awaryjnym,
  - wykaz podzespołów objętych dozorem technicznym.

Realizacja procesu utrzymania w sposób zgodny z obowiązującymi przepisami prawa oraz wskazanymi powyżej kryteriami pozwala na rzetelną ocenę stanu technicznego pojazdu, a przez to również na redukcję czynników ryzyka w ramach realizacji przewozów kolejowych.

Podczas kontroli procesu utrzymania ujawniane są różnego rodzaju nieprawidłowości – od błędów w dokumentacji, aż po niewłaściwe wykonywanie części czynności utrzymaniowych, a w skrajnych przypadkach wręcz niewykonywanie czynności nakazanych DSU. Może to rodzić poważne konsekwencje, tj. prowadzić do eksploatacji pojazdu w złym stanie technicznym wiążącym się z istotnym ryzykiem dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego lub bezpieczeństwa przewozu osób lub rzeczy.

Mając powyższe na uwadze konieczne jest zintensyfikowanie działań kontrolnych w ramach tego obszaru.

W Planie nadzoru na 2022 r. wskazano dwa główne obszary tematyczne dotyczące pojazdów kolejowych:

- stan techniczny, proces utrzymania i oznakowania pojazdów kolejowych;
- przygotowanie i realizacja procesu przewozowego, w tym przygotowanie pociągów do jazdy

Warto również wskazać, że zagadnienia w ramach omawianego obszaru weryfikowane są również w toku kontroli w zakresie funkcjonowania systemu zarządzania bezpieczeństwem oraz systemu zarządzania utrzymaniem.

## **Bocznic kolejowe**

Bocznic kolejowe są podstawowym ogniwem towarowego łańcucha transportowego. W warunkach polskich operacje ładunkowe mają miejsce w przeważającej większości na bocznicach i nie sposób wyobrazić sobie takich przewozów bez sprawnych i bezpiecznych

bocznicy kolejowych. Nie można pominąć również faktu, że liczbowo to właśnie użytkownicy bocznicy są dominującą grupą podmiotów na rynku przewozów towarowych.

Przestrzeganie zasad bezpieczeństwa na bocznicach kolejowych ma więc zasadniczy wpływ na poziom bezpieczeństwa całego sektora kolejowego.

Kontrole bezpieczeństwa eksploatacji bocznicy kolejowych obejmują swoim zakresem kilka zagadnień, które wpływają na funkcjonowanie takiego podmiotu oraz bezpieczeństwo w ramach prowadzonej działalności. Do obszarów tych należy przede wszystkim: prowadzenie ruchu kolejowego, stan techniczny infrastruktury kolejowej, stan techniczny, proces utrzymania i oznakowania pojazdów kolejowych czy kwalifikacje pracowników związanych bezpośrednio z bezpieczeństwem ruchu kolejowego. Weryfikacja wskazanych powyżej zagadnień pozwala na stworzenie pełnego obrazu przestrzegania przez użytkownika bocznicy kolejowej obowiązujących regulacji prawnych oraz dbałości o kwestie związane z bezpieczeństwem w transporcie kolejowym.

## Wyroby stosowane w kolejnictwie

Głównym celem kontroli wyrobów jest ochrona rynku przed wyrobami stwarzającymi zagrożenie dla życia, zdrowia i środowiska oraz podnoszenie bezpieczeństwa użytkownika wyrobu. Bezpieczeństwo ma szczególne znaczenie w przypadku wyrobów przeznaczonych dla transportu, a zwłaszcza dla kolejnictwa. Podejmowanie w tym zakresie działań nadzorczych jest zatem instrumentem, który ma zapewnić spełnienie wymagań stawianych wyrobom.

Przedmiotem weryfikacji są podsystemy o charakterze strukturalnym, składniki interoperacyjności, tj. podstawowe składniki, grupy składników, podzespoły lub zespoły, które są włączone lub które mają być włączone do podsystemu.

Zgodnie z ogólnym podejściem Unii Europejskiej, wyroby te muszą spełniać określone dla nich wymagania zasadnicze. Spełnienie wymagań zasadniczych przez składniki/ podsystemy, gwarantuje ich bezpieczeństwo i interoperacyjność, którą zgodnie z definicją ustawową, należy rozumieć jako zdolność systemu kolei do zapewnienia bezpiecznego i nieprzerwanego ruchu pociągów, spełniającego warunki techniczne, ruchowe, eksploatacyjne i prawne, których zachowanie zapewnia dotrzymanie zasadniczych wymagań dotyczących interoperacyjności systemu kolei i umożliwia efektywne poruszanie się po transeuropejskiej sieci kolejowej

Specyfikacje obejmujące podsystemy i ich części, dotyczące bezpieczeństwa, niezawodności, zdrowia, ochrony środowiska oraz zgodności technicznej zostały określone przez Techniczne Specyfikacje Interoperacyjności (TSI). Zgodność z ustanowionymi wymaganiami wyrobów stosowanych w kolejnictwie przekłada się na ogólny poziom bezpieczeństwa systemu kolejowego, minimalizując niedopuszczalne ryzyko zarówno dla transportu kolejowego jak i pracowników oraz pasażerów. Podkreślić przy tym należy, że zapewnianie bezpieczeństwa oraz ochrona zdrowia i życia konsumentów i użytkowników jest procesem ciągłym realizowanym przez Prezesa UTK. Istotne jest bowiem, że zadaniem administracji jest nie tylko potwierdzenie posiadania przez wyrób odpowiednich cech na etapie jego wprowadzania do użytkowania, lecz również ich późniejsze utrzymanie w trakcie eksploatacji. Zaniechanie tego typu weryfikacji przez organ prowadzić może bowiem do błędnego przeświadczenia o stanie faktycznym dotyczącym wyrobu. Kontrole Prezesa UTK służą zatem eliminacji wyrobów, które nie spełniają obowiązujących wymagań i mogących w związku z tym stanowić zagrożenie.

Weryfikacja przez Prezesa UTK wymagań służy zatem utrzymaniu odpowiedniego stopnia wydajności, poziomu bezpieczeństwa, jakości usług a w rezultacie i ograniczania kosztów.

Wykonywane będą również kontrole wyrobów dopuszczonych na podstawie przepisów krajowych. Ma to szczególne znaczenie w kontekście realizowanych projektów inwestycyjnych dotyczących modernizacji i rewitalizacji linii kolejowych obejmujących kompleksowe wymiany nawierzchni kolejowej, urządzeń sterowania ruchem kolejowym, elektroenergetyki trakcyjnej.

Wymiana starych, wyeksploatowanych i zdegradowanych elementów infrastruktury kolejowej i urządzeń technicznych na nowe, spełniające wymagania, pozwala na znaczącą poprawę parametrów eksploatacyjnych linii kolejowych przy zachowaniu lub podniesieniu poziomu bezpieczeństwa ruchu kolejowego. W tym kontekście czynności nadzorcze obejmujące swoim zakresem wyroby kolejowe mogą być również wykonywane w ramach działań dotyczących modernizacji infrastrukturalnych wykonywanych wobec zarządcy infrastruktury.

## Cele strategii nadzoru

Określając cele strategii nadzoru należy wyjść od podstawowego zagadnienia, jakim w tym przypadku jest misja Prezesa UTK. Bezpieczne oraz konkurencyjne warunki usług w ramach transportu kolejowego stanowią podstawę dla formułowania tych celów. Warto jednak również zwrócić uwagę na inne, dodatkowe zadania i inicjatywy, które chociaż nie odnoszą się w sposób bezpośredni do zagadnień nadzoru nad podmiotami rynku kolejowego, to ich realizacja w sposób pozytywny wpływa na kształtowanie bezpieczeństwa w systemie kolejowym.

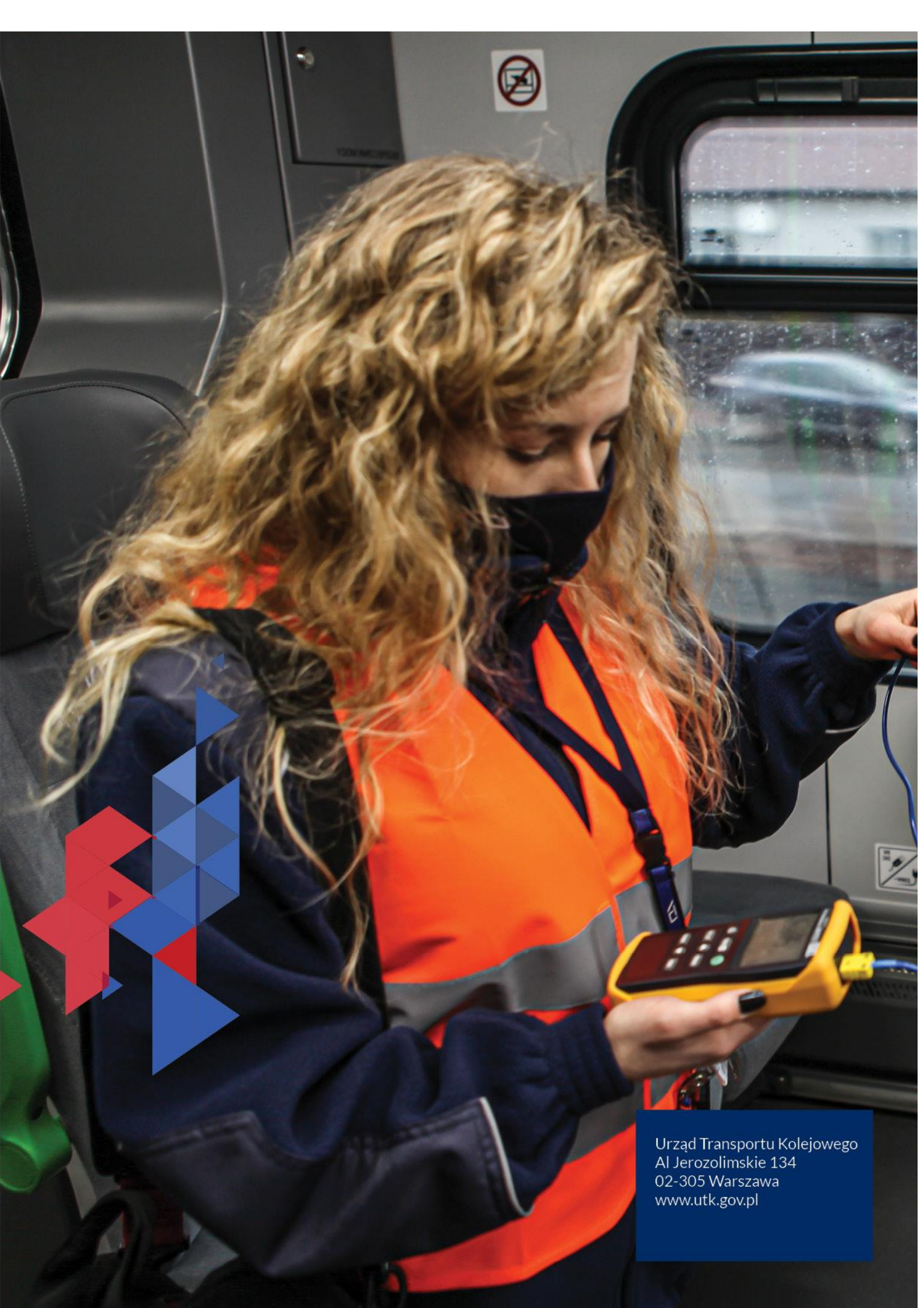
Lp.	CEL	MIERNIKI OKREŚLAJĄCE STOPIEŃ REALIZACJI CELU	
		NAZWA	PLANOWANA WARTOŚĆ DO OSIĄGNIĘCIA (DO 31 GRUDNIA 2023 R.)
<b>CELE STRATEGICZNE W ZAKRESIE NADZORU</b>			
1	Zwiększanie skuteczności funkcjonowania systemów zarządzania bezpieczeństwem certyfikowanych przewoźników kolejowych oraz zarządców infrastruktury kolejowej	Liczba podmiotów skontrolowanych (posiadających autoryzację lub certyfikat bezpieczeństwa) do liczby podmiotów, wobec których zaplanowano kontrole w danym roku kalendarzowym (posiadających autoryzację lub certyfikat bezpieczeństwa) (%).	95%
2	Nadzór Prezesa UTK w zakresie zarządzania bezpieczeństwem opartym na ryzyku	Wykonanie Planu nadzoru Prezesa UTK na 2022 oraz 2023 r.	96%
3	Poprawa bezpieczeństwa na przejazdach w kontekście czynników zależnych od systemu kolejowego	Liczba przejazdów poddanych kontroli	500
4	Ograniczenie zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego	Liczba podjętych działań w porównaniu do liczby przekazanych do Prezesa UTK skarg	90%
5	Nadzór nad zaleceniami PKBWK	Liczba zaleceń przekazanych przez Prezesa UTK do podmiotów rynku kolejowego	Liczba przekazanych zaleceń większa bądź równa liczbie zaleceń wydanych przez PKBWK

Lp.	CEL	MIERNIKI OKREŚLAJĄCE STOPIEŃ REALIZACJI CELU	
		NAZWA	PLANOWANA WARTOŚĆ DO OSIĄGNIĘCIA (DO 31 GRUDNIA 2023 R.)
<b>CELE STRATEGICZNE W ZAKRESIE NADZORU</b>			
6	Poprawa jakości utrzymania pojazdów kolejowych	Liczba kontroli w zakresie funkcjonowania systemu zarządzania utrzymaniem	Poddanie kontroli 96% certyfikowanych podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie
7	Poprawa bezpieczeństwa kolejowego w kontekście czynnika ludzkiego i wypadków zależnych od systemu kolejowego	Liczba działań nadzorczych zrealizowanych przez Prezesa UTK w zakresie kwalifikacji pracowników związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego	80
8	Podnoszenie poziomu bezpieczeństwa eksploatacji bocznic kolejowych	Liczba bocznic poddanych kontroli	300
9	Poprawa bezpieczeństwa w kontekście realizacji procesu przewozowego	Liczba działań nadzorczych zrealizowanych przez Prezesa UTK w zakresie przygotowania i realizacji procesu przewozowego	200

Lp.	CEL	MIERNIKI OKREŚLAJĄCE STOPIEŃ REALIZACJI CELU	
		NAZWA	PLANOWANA WARTOŚĆ DO OSIĄGNIĘCIA (DO 31 GRUDNIA 2022 R.)
<b>DODATKOWE CELE STRATEGICZNE – CELE NA 2022 ROK</b>			
1	Deklaracja w sprawie rozwoju kultury bezpieczeństwa	Wzrost liczby sygnatariuszy deklaracji	10 nowych sygnatariuszy
2	Organizacja Forum Kultury Bezpieczeństwa w transporcie kolejowym	Organizacja wydarzenia	0/1
3	Organizacja Konkursu Kultura Bezpieczeństwa w transporcie kolejowym i Konferencji Kultury Bezpieczeństwa	Organizacja wydarzenia	0/1

Lp.	CEL	MIERNIKI OKREŚLAJĄCE STOPIEŃ REALIZACJI CELU	
		NAZWA	PLANOWANA WARTOŚĆ DO OSIĄGNIĘCIA (DO 31 GRUDNIA 2022 R.)
4	„Kampania Kolejowe ABC II”. Edukacja dzieci i młodzieży w zakresie bezpieczeństwa na obszarze kolejowym poprzez realizację kampanii.	Liczba przeprowadzonych zajęć edukacyjnych	200
5	Akademia Bezpieczeństwa Kolejowego	Udział przedstawicieli rynku kolejowego w szkoleniach	Organizacja 8 szkoleń do uczestników rynku kolejowego - udział w szkoleniach 600 osób
6	Prowadzenie, utrzymanie i rozwój kolejowego portalu statystycznego	Wprowadzenie do portalu statystycznego nowych funkcjonalności, publikowanie nowych danych	0/1
7	Piątki z UTK	Spotkania z przedstawicielami rynku kolejowego	Organizacja 94% spotkań, na które zgłosili się przedsiębiorcy kolejowi
8	Poprawa bezpieczeństwa kolejowego poprzez budowę Systemu Egzaminowania i Monitorowania Maszynistów	Utworzenie Centrum Egzaminowania i Monitorowania Maszynistów	0/1





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