



Cele i priorytety nadzoru Prezesa UTK

2024

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

W myśl przepisów zał. I rozporządzenia 2018/761¹ krajowy organ ds. bezpieczeństwa przedstawia ogólne cele strategii nadzoru i ogólne wyjaśnienia dotyczące planu lub planów nadzoru właściwym przedsiębiorstwom kolejowym lub zarządcom infrastruktury oraz – w stosownych przypadkach – innym zainteresowanym stronom oraz przekazuje właściwym przedsiębiorstwom kolejowym lub zarządcom infrastruktury ogólne wyjaśnienia dotyczące sposobu realizacji planu lub planów nadzoru. Mając to na uwadze, Prezes UTK jako krajowa władza bezpieczeństwa w rozumieniu przepisów Unii Europejskiej z zakresu bezpieczeństwa, interoperacyjności i regulacji transportu kolejowego², przedstawia poniżej założenia do Strategii Nadzoru i Planu Nadzoru Prezesa UTK na 2024 rok.

Zgodnie z przepisami rozporządzenia 2018/761 nadzór powinien być ukierunkowany przede wszystkim na te działania, co do których krajowe organy ds. bezpieczeństwa są zdania, że stwarzają one najpoważniejsze ryzyko lub związane z nimi ryzyko jest w najmniejszym stopniu pod kontrolą. W tym celu krajowy organ ds. bezpieczeństwa powinien opracować i wdrożyć oparte na ryzyku strategię oraz plan (plany) nadzoru, określające metody ukierunkowania jego działań w zakresie nadzoru i wyznaczania priorytetów w zakresie nadzoru. W tym celu krajowy organ ds. bezpieczeństwa:

- a) gromadzi i analizuje dane i informacje z różnych źródeł jako założenia strategii i planu lub planów nadzoru. Źródła mogą obejmować informacje zgromadzone w trakcie oceny systemów zarządzania bezpieczeństwem, wyniki wcześniejszych działań w zakresie nadzoru, informacje pochodzące z autoryzacji podsystemów lub pojazdów, raporty z wypadków opracowane przez krajowe organy dochodzeniowe i wydane przez nie w ich następstwie zalecenia, inne sprawozdania lub dane dotyczące wypadków lub incydentów, roczne sprawozdania dotyczące bezpieczeństwa składane przez przedsiębiorstwa kolejowe i zarządców infrastruktury krajowemu organowi ds. bezpieczeństwa, roczne sprawozdania dotyczące utrzymania składane przez podmioty odpowiedzialne za utrzymanie, skargi obywateli i inne odpowiednie źródła;
- b) określa w strategii nadzoru na potrzeby ukierunkowanych działań w zakresie nadzoru obszary ryzyka, w tym w stosownych przypadkach ryzyka będącego wynikiem integracji czynników ludzkich i organizacyjnych oraz zarządzania tymi czynnikami;
- c) opracowuje plan lub plany nadzoru, w których przedstawia sposób realizacji strategii nadzoru w okresie ważności jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa i autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa;
- d) w oparciu o określone obszary docelowe opracowuje wstępne oszacowanie zasobów koniecznych do realizacji planu lub planów nadzoru;
- e) przydziela zasoby w celu realizacji planu lub planów nadzoru;

¹ Rozporządzenie delegowane Komisji UE 2018/761 z dnia 16 lutego 2018 r. ustanawiające wspólne metody oceny bezpieczeństwa

w odniesieniu do nadzoru sprawowanego przez krajowe organy ds. bezpieczeństwa po wydaniu jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa lub autoryzacji w zakresie bezpieczeństwa na podstawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 i uchylającego rozporządzenie Komisji (UE) nr 077/2012 (Tekst mający znaczenie dla EOG) (Dz. Urz. UE L Nr 129, str.16), zwane dalej „rozporządzeniem 2018/761”.

² Art. 10 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jedn. Dz. U. z 2023 r. poz. 1786 z późn. zm.)

- f) uwzględnić w strategii i planie (planach) nadzoru wszelkie kwestie dotyczące działalności transgranicznej lub infrastruktury transgranicznej, poprzez koordynację z innym krajowym organem (innymi krajowymi organami) ds. bezpieczeństwa.

Aby możliwe było właściwe ukierunkowanie nadzoru Prezesa UTK nad rynkiem kolejowym, a przez to kontrola ryzyka generowanego przez system kolejowy, corocznie Prezes UTK opracowuje dokument strategiczny, który wskazuje na obszary wymagające podjęcia wzmożonej weryfikacji oraz kwestie będące priorytetem podejmowanych czynności kontrolnych. Dokument ten przygotowywany jest na podstawie wytycznych EUAR zawartych w Przewodniku dotyczącym nadzoru opracowanym przez Agencję.

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. Kluczowe jest więc pozyskanie informacji z szerokiego spektrum źródeł, aby móc zestawiać krzyżowo informacje i unikać opierania się na jednym zestawie danych, a po dokonaniu właściwych wyliczeń przekształcenie ich w wytyczne wspierające decyzje dotyczące nadzoru. Do zestawów danych lub źródeł informacji o szczególnym znaczeniu należą m.in. dane dotyczące wypadków lub incydentów, wyniki przeprowadzanych dotychczas działań nadzorczych czy wyniki opracowanych modeli ryzyka. Ponadto do opracowania niniejszego dokumentu 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 podejmowanie proporcjonalnych i ukierunkowanych decyzji dotyczących przedmiotu oraz najlepszego sposobu nadzoru.

Ponadto, w ramach przygotowania tego dokumentu kolejny raz zebrane zostały sugestie i informacje od podmiotów rynku kolejowego oraz instytucji i organów, które z transportem kolejowym posiadają pewne punkty stykowe.

Do przewoźników kolejowych, zarządców infrastruktury oraz podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie skierowana została prośba o wypełnienie specjalnie przygotowanej ankiety. Ankieta ta umożliwiała wskazanie zakresów tematycznych, które dany podmiot uznaje za priorytetowe i wymagające szczególnego nadzoru (maksymalnie 3 obszary). Ponadto możliwe było wskazanie własnych sugestii i pomysłów, wraz z uzasadnieniem dotyczącym np. statystyk w zakresie zdarzeń kolejowych bądź innych doświadczeń. Podmiotom kolejowym zostało również zadane pytanie o treści: *czy chciałbyś, aby Prezes UTK skontrolował Twoje przedsiębiorstwo w 2024 roku w celu samodoskonalenia oraz podnoszenia poziomu bezpieczeństwa systemu kolejowego?* Warto zaznaczyć, że zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa kontrola może zostać przeprowadzona również na wniosek podmiotu. W takim przypadku działania te mogą stanowić bardzo cenne wsparcie w kontekście poprawy bezpieczeństwa i funkcjonowania przedsiębiorstwa kolejowego.

W przypadku innych organów i instytucji uzyskano odpowiedzi w formie opisowej, w których podmioty te wskazywały na pojawiające się problemy i obszary wymagające priorytetowego podejścia. Powyższa prośba została skierowana łącznie do 37 podmiotów, w tym

m.in. Ministerstwa Infrastruktury, Głównego Inspektora Nadzoru Budowlanego, Głównego Inspektora Pracy, Głównego Inspektora Ochrony Środowiska, Transportowego Dozoru Technicznego, Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych, Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, Urzędu Regulacji Energetyki, Urzędu Komunikacji Elektronicznej, Komendy Głównej PSP, Komendy Głównej Policji, Głównego Inspektora Transportu Drogowego, Komendy Głównej Straży Granicznej, Urzędu Dozoru Technicznego, Marszałków Województw, a także organizacji i stowarzyszeń. Wskazane przez powyższe podmioty propozycje zostały poddane szczegółowej analizie pod kątem działań możliwych do podjęcia przez Prezesa UTK i ich wpływu na poziom bezpieczeństwa systemu kolejowego w Polsce.

Warto zaznaczyć, że takie podejście jest zbieżne z wytycznymi Agencji Kolejowej Unii Europejskiej, która w swoim Przewodniku zwraca uwagę, że krajowe organy ds. bezpieczeństwa muszą być w stanie wykorzystywać informacje z możliwie największej liczby źródeł, aby móc zestawiać krzyżowo informacje i unikać opierania się na jednym zestawie danych w celu określenia priorytetów nadzoru. W stosownych przypadkach krajowe organy ds. bezpieczeństwa zachęca się również do wykorzystywania informacji dotyczących zarządzania ryzykiem pochodzącym 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.

Podobnie jak w roku ubiegłym przeprowadzono również analizę porównawczą Modelu dojrzałości zarządzania. Aby wesprzeć krajowe organy ds. bezpieczeństwa w ocenie systemu zarządzania bezpieczeństwem przedsiębiorstw kolejowych i zarządców infrastruktury w trakcie ich nadzoru, Agencja Kolejowa Unii Europejskiej opracowała model dojrzałości zarządzania. Celem modelu jest wykorzystanie prostych poziomów w celu sklasyfikowania wydajności lub możliwości systemu zarządzania bezpieczeństwem, aby odpowiednio ocenić skuteczność całości lub części systemu zarządzania bezpieczeństwem organizacji. Ocena systemu zarządzania bezpieczeństwem stanowi wskaźnik zastępczy dla oceny zdolności organizacji do kontrolowania ryzyka związanego z jej działalnością kolejową. Jeśli system zarządzania bezpieczeństwem działa dobrze, uzasadnione jest założenie, że ryzyko związane z działalnością organizacji jest dobrze kontrolowane. Jeżeli w systemie zarządzania bezpieczeństwem organizacji istnieją słabe punkty, oznacza to, że ryzyko nie jest odpowiednio kontrolowane, w związku z czym w obszarach tych może istnieć największe prawdopodobieństwo zaistnienia warunków umożliwiających zaistnienie zdarzenia w porównaniu z innymi obszarami, w których system działa dobrze. Dlatego wyższy wynik w modelu dojrzałości zarządzania świadczy o lepszej kontroli ryzyka.

Model ten wykorzystywany jest już od wielu lat przez inspektorów UTK w ramach kontroli SMS. Na potrzeby Planu nadzoru i oceny ryzyka rynku kolejowego dokonano jednak rozszerzenia stosowania powyższej metodyki. Na bazie powyższych wytycznych opracowano ankietę w ramach Modelu dojrzałości zarządzania, którą przekazano do certyfikowanych przewoźników kolejowych oraz autoryzowanych zarządców z prośbą o jej wypełnienie. Ankieta ta została stworzona z jednej strony w celu umożliwienia samooceny podmiotom rynku kolejowego oraz określenia swoich słabych i mocnych stron, ale również zidentyfikowania różnic w postrzeganiu systemów zarządzania bezpieczeństwem pomiędzy

oceną samego podmiotu, a oceną krajowego organu ds. bezpieczeństwa. Szczególnie niebezpieczne w tym kontekście mogą być sytuacje, w których przewoźnik kolejowy bądź zarządca oceniają swój system na wysokim poziomie, a ocena organu, przeprowadzona w trakcie czynności nadzorczych, jest 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.

Pewnego rodzaju nowością w ramach strategii nadzoru jest przygotowanie opracowania dotyczącego współpracy międzynarodowej. Zgodnie z wytycznymi Agencji Kolejowej Unii Europejskiej krajowe organy ds. bezpieczeństwa muszą monitorować skuteczność działania w zakresie bezpieczeństwa przedsiębiorstw kolejowych i zarządców infrastruktury, nad którymi sprawują nadzór oraz podejmować odpowiednie kroki, aby zapewnić zgodność systemów zarządzania bezpieczeństwem stosowanych przez te przedsiębiorstwa kolejowe i zarządców infrastruktury z ramami regulacyjnymi. Aby osiągnąć ten cel krajowe organy ds. bezpieczeństwa muszą koordynować podejmowane przez siebie działania, wymieniając się stosownymi informacjami. Taka koordynacja powinna obejmować przedsiębiorstwa kolejowe prowadzące działalność w innym państwie członkowskim zgodnie z europejskimi przepisami szczegółowymi w tym zakresie, a także przedsiębiorstwa kolejowe, które nawiązały współpracę partnerską lub zawarły umowy z przedsiębiorstwami kolejowymi w innym państwie członkowskim w celu świadczenia usług w ramach swojego systemu zarządzania bezpieczeństwem, mimo że personel lub pociąg pochodzi z przedsiębiorstwa kolejowego w tym pierwszym państwie członkowskim. Kwestie związane z koordynacją powinny stanowić jeden z elementów szczegółowych ustaleń z krajowymi organami ds. bezpieczeństwa.

W celu dalszego rozwoju powyższej współpracy oraz wdrażania nowych płaszczyzn wymiany informacji pomiędzy NSA państw członkowskich, Prezes UTK wystąpił do NSA Litwy, Czech, Słowacji, Niemiec i Węgier z pismem w sprawie trwających prac nad opracowaniem Strategii i Planu Nadzoru Prezesa UTK na 2024 r., z prośbą o przekazanie informacji w sprawach, które Prezes UTK powinien rozważyć w planowaniu działań nadzorczych i ustalaniu priorytetów nadzorczych na rok 2024 w stosunku do polskich przewoźników kolejowych świadczących usługi transportu kolejowego na terenie innych państw członkowskich. Ponadto Prezes UTK zwrócił się o regularne informowanie o nieprawidłowościach ujawnionych podczas kontroli u polskich przewoźników kolejowych.

Biorąc pod uwagę opisane powyżej założenia i wymagania opracowana została Strategia i Plan Nadzoru Prezesa UTK na 2024 r. Dokument ten w sposób kompleksowy dokonuje oceny poziomu bezpieczeństwa systemu kolejowego w Polsce, poprzez przyjęcie odpowiednich metod oceny i wyceny ryzyka w tym sektorze. Na podstawie osiągniętych wyników i opracowanych wniosków podejmowane są właściwe decyzje w zakresie nadzoru nad rynkiem kolejowym, w taki sposób, aby koncentrować podejmowane działania na obszarach newralgicznych, w ramach których istnieje większe prawdopodobieństwo wystąpienia zagrożenia i w sposób sprawny i efektywny na takie niebezpieczeństwo reagować. Strategia i Plan Nadzoru stanowi kluczowy dokument, na podstawie którego podejmowane są czynności kontrolne przez Prezesa UTK. Realizacja tych działań podlega bieżącej weryfikacji, a także głębszej analizie przygotowywanej co kwartał danego roku. Pozwala to na podejmowanie właściwych działań oraz zmian w odniesieniu do ewentualnych problemów jakie mogą się pojawić w kontekście realizacji planu nadzoru.

Opracowane i zaprezentowane w niniejszym dokumencie analizy statystyczne oraz pozyskane informacje stanowią podstawę do wskazania celów strategii nadzoru i priorytetów nadzoru Prezesa UTK na 2024 rok. Wyznaczenie obszarów newralgicznych, które w sposób szczególny 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. Właściwa diagnoza i oszacowanie ryzyka pozwala na dobranie odpowiednich zasobów i środków do realizacji zadań nadzorczych przez Prezesa UTK oraz wdrożenie adekwatnych i skutecznych środków zaradczych i profilaktycznych. Przyjęcie takich ram procesu pozwala również na podnoszenie standardów i zwiększanie efektywności organizacji.

Cele strategii nadzoru

Prezes UTK mając na uwadze usystematyzowane podejście do realizacji zadań powierzonych mu przez przepisy obowiązującego prawa w obszarze sektora kolejowego, opracował cele strategiczne 2023-2027. W ramach tego dokumentu określone zostały obszary działań strategicznych, tj. Nowoczesny urząd, Bezpieczeństwo, Interoperacyjność oraz Regulacja. W ramach tych obszarów określono cele strategiczne dla Urzędu Transportu Kolejowego.

Ponadto corocznie Prezesa UTK opracowuje Plan działalności na dany rok. W tym dokumencie wskazane zostały Zadania priorytetowe do realizacji w obszarze wcześniej określonych celów strategicznych. W ramach powyższych dokumentów istotną część stanowią cele i zadania określone w związku z nadzorem Prezesa UTK nad rynkiem kolejowym.

Tab. 1. Cele strategiczne na 2024 rok

L.p.	Cel strategiczny Urzędu Transportu Kolejowego	Zadania priorytetowe dla Urzędu Transportu Kolejowego na 2024 r.	MIERNIKI OKREŚLAJĄCE STOPIEŃ REALIZACJI CELU	
			Nazwa	Planowana wartość do osiągnięcia (do 31 grudnia 2024 r.)
BEZPIECZEŃSTWO				
1.	Skuteczne monitorowanie bezpieczeństwa i wdrożenie strategii nadzoru	Nadzór Prezesa UTK nad podmiotami, których działalność ma wpływ na bezpieczeństwo transportu kolejowego	Wykonanie Planu nadzoru Prezesa UTK na 2024 r.	96%
		Nadzór Prezesa UTK oparty na ryzyku	Plan Nadzoru Prezesa UTK na 2025 r.	0/1
		Nadzór nad zaleceniami Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych (PKBWK)	Liczba zaleceń przekazanych przez Prezesa UTK do podmiotów rynku kolejowego	Liczba przekazanych zaleceń większa bądź równa liczbie zaleceń wydanych przez PKBWK
		Nadzór nad pracą komisji kolejowych	Propozycja zmian do przepisów określających instrumenty nadzoru Prezesa UTK	0/1
		Monitorowanie kompetencji personelu kolejowego	Wdrożenie krajowego rejestru maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe	0/1
			Egzaminowanie kandydatów ubiegających się o wydanie licencji lub świadectwa maszynisty	0/1
		Uzgadnianie projektów dokumentów z zakresu zagospodarowania przestrzennego pod kątem bezpieczeństwa transportu kolejowego	1. Dla działań 1-3: liczba zrealizowanych spraw 2. Dla działań 4 i 5: organizacja spotkań, szkoleń i konferencji	1. 5 000 spraw 2. 0/1
2.	Poprawa jakości procesu utrzymania pojazdów kolejowych	Nadzór Prezesa UTK nad podmiotami odpowiedzialnymi za utrzymanie pojazdów kolejowych	Liczba kontroli w zakresie funkcjonowania systemu zarządzania utrzymaniem	Poddanie kontroli/audytowi 96% certyfikowanych podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie
3.	Certyfikacja podmiotów funkcjonujących na rynku	Przygotowanie przewoźników kolejowych do procesu uzyskiwania jednolitych	Opracowanie harmonogramu składania wniosków o wydanie jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa	0/1

		certyfi­katów bezpieczeństwa z wykorzystaniem systemu One Stop Shop (OSS)	i przekazanie go przewoźnikom kolejowym podlegającym recertyfikacji	
4.	Bezpieczeństwo na przejazdach kolejowo-drogowych	Poprawa bezpieczeństwa na przejazdach w kontekście czynników zależnych od systemu kolejowego	Liczba przejazdów poddanych kontroli	260
	Promowanie kultury bezpieczeństwa	Deklaracja w sprawie rozwoju kultury bezpieczeństwa	Wzrost liczby sygnatariuszy deklaracji	5 nowych sygnatariuszy
		Forum Kultury Bezpieczeństwa w Transporcie Kolejowym	Organizacja wydarzenia	0/1
		Konferencja Kultury Bezpieczeństwa	Organizacja wydarzenia	0/1
5.	Edukacja z zakresu bezpieczeństwa	„Kampania Kolejowe ABC III”. Edukacja dla dzieci i młodzieży w zakresie bezpieczeństwa na obszarze kolejowym poprzez realizację kampanii	Liczba przeprowadzonych zajęć edukacyjnych	150

INTEROPERACYJNOŚĆ

1.	Interoperacyjny system kolei w Polsce	Autoryzacja inwestycji realizowanych w perspektywie 2014 – 2020	1. Analiza wniosku pod względem kompletności i ewentualne wezwanie strony do jego uzupełnienia nie później niż 30 dni od dnia wpływu wniosku 2. Przeprowadzenie postępowania administracyjnego i wydanie decyzji administracyjnej w terminie wskazanym w ustawie o transporcie kolejowym	1. 70% 2. 70%
		Właściwe stosowanie Technicznych Specyfikacji Interoperacyjności (TSI) po zmianach (2023) przez podmioty rynku kolejowego	Liczba zrealizowanych warsztatów dotyczących zmian w TSI	0/2
		Strategia wdrożenia Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym (ERTMS) w Polsce	Opracowanie Krajowego Planu Wdrażania Technicznych Specyfikacji Interoperacyjności „Sterowanie”	0/1

2.	Ocena zgodności i zarządzanie ryzykiem wysokiej jakości	Poprawa podejścia do zarządzania bezpieczeństwem opartego na ryzyku	1. Udział zmian znaczących w ogólnej liczbie zmian ocenianych zgodnie z CSM-RA w 2024 r. 2. Liczba kontroli systemowych, w trakcie których weryfikacji poddane zostaną kwestie związane z nadzorem nad ryzykiem prowadzonym przez podmioty kolejowe	1. 5% 2. 95%
		Likwidacja barier administracyjnych wynikających z krajowego trybu oceny zgodności	Zmiana ustawy o transporcie kolejowym	0/1
		Poprawa niezawodności i dostępności systemu kolei	Utworzenie zespołu wypracowującego najlepsze praktyki w zakresie RAM	0/1
		REGULACJA		
1.	Zapewnienie niedyskryminujących warunków korzystania z infrastruktury kolejowej i obiektów infrastruktury usługowej	Nadzór nad udostępnianiem infrastruktury kolejowej i obiektów infrastruktury usługowej (OIU)	Liczba rozstrzygniętych spraw w stosunku do zidentyfikowanych problemów/nieprawidłowości	87%
		Nadzór nad poprawnością ustalania opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej i infrastruktury usługowej	Rekomendacje, wytyczne lub zmiany legislacyjne w obszarze zasad ustalania opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej przez Zespół ds. stawek opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej	0/1
		Nadzór nad przestrzeganiem praw pasażerów	Monitorowanie stosowania przez podmioty rynku kolejowego przepisów rozporządzenia (UE) 2021/782 dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym zastępującego rozporządzenie (WE) nr 1371/2007	Spotkania dla podmiotów rynku i organizatorów publicznego transportu zbiorowego oraz weryfikacja spełnienia wybranych przepisów znowelizowanego aktu przez wybrane przedsiębiorstwa kolejowe

3.	Urząd źródłem danych rynkowych	„Zapewnienie jednolitych standardów oraz systemu szkolenia pracowników sektora transportu kolejowego w obszarze obsługi osób z niepełnosprawnościami oraz osób ze szczególnymi potrzebami w zakresie przemieszczania i komunikowania się.”	1. Analiza i weryfikacja regulacji i procedur jako danych wyjściowych niezbędnych do rozpoczęcia realizacji zadania/projektu 2. Liczba podmiotów, których procedury zostaną zweryfikowane oraz liczba podmiotów poddanych audytowi	12 podmiotów	
		Prowadzenie, utrzymanie i rozwój portalu statystycznego „Dane Kolejowe” (https://dane.utk.gov.pl)	1. Zasilanie portalu statystycznego danymi w ujęciu miesięcznym, kwartalnym i rocznym 2. Przygotowywanie i zamieszczanie na portalu statystycznym UTK nowych opracowań i analiz	0/1	
	4.	Wsparcie dla alternatywnych środków transportu	Informowanie rynku o zmieniającym się otoczeniu prawnym	Umieszczenie komunikatu po każdej zmianie otoczenia prawnego	0/1
			Promocja planów mobilności dla obiektów generujących duże potoki ruchu	Organizacja konferencji oraz przygotowanie publikacji zachęcających pracodawców do promowania alternatywnych środków transportu w dojazdach do pracy	0/1
NOWOCZESNY URZĄD					
1.	Budowanie nowoczesnego urzędu	Wirtualny UTK	Generator Informacji o Bezpieczeństwie Kolejowym (GIBK)	0/1	
		System kompleksowej obsługi skarg pasażerów	Stworzenie wirtualnego centrum obsługi pasażerów	0/1	
		Wdrożenie Zintegrowanego Systemu Zarządzania (ZSZ)	Uzyskanie certyfikatu ISO 9001, 22301 i 27001	0/1	
		Elastyczny czas pracy	Wprowadzenie elastycznego czasu pracy	0/1	
		Opracowanie i wdrożenie polityki zakupowej	Wdrożenie polityki zakupowej	0/1	
2.	Budowanie profesjonalnego zespołu	Wdrożenie modelu kompetencyjnego w UTK	Przeszkolenie kadry kierowniczej UTK (dyrektorzy, naczelnicy) w zakresie stosowania zasad związanych z rozwojem kompetencji	100 % kadry kierowniczej (dyrektorzy, naczelnicy)	

3.	Badanie kompetencji inspektorów oraz dyrektorów oddziałów terenowych		Przeprowadzenie badania kompetencji inspektorów oraz dyrektorów oddziałów terenowych	100% inspektorów oraz dyrektorów oddziałów terenowych
4.	Wyrównywanie poziomu wiedzy podmiotów rynkowych	Akademia Bezpieczeństwa Kolejowego II	Udział przedstawicieli rynku kolejowego w szkoleniach	Organizacja 15 szkoleń dla uczestników rynku kolejowego – udział w szkoleniach 900 osób
		Forum wymiany doświadczeń organizatorów publicznego transportu zbiorowego	Spotkanie z przedstawicielami organizatorów publicznego transportu zbiorowego w zakresie pasażerskich przewozów kolejowych	0/1

Priorytety nadzoru

Dokonując wyboru priorytetów nadzoru Prezesa UTK na 2024 rok pod uwagę wzięto następujące kryteria decyzyjne:

- wartość wskaźnika nieprawidłowości;
- zmiana wskaźnika nieprawidłowości;
- liczba zdarzeń kolejowych;
- zmiana liczby zdarzeń kolejowych.;
- obszary zgłoszeń w zakresie bezpieczeństwa;
- dane w zakresie postępowań administracyjnych;
- wyniki przeprowadzonej oceny ryzyka;
- propozycje innych organów/podmiotów.

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

- systemy zarządzania bezpieczeństwem;
- systemy zarządzania utrzymaniem;
- pojazdy kolejowe;
- infrastruktura kolejowa;
- bocznice kolejowe;
- przejazdy kolejowo – drogowe;
- kwalifikacje pracowników związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego;
- jakość świadczonych usług w sektorze pasażerskich przewozów kolejowych;
- przygotowanie i realizacja procesu przewozowego, w tym odporność systemu na zakłócenia.

Ponadto wyznaczono dodatkowe zagadnienia priorytetowe, tj.:

- nadzór nad jakością prowadzonej oceny ryzyka;
- czynnik ludzki i kultura bezpieczeństwa,
- realizacja zaleceń PKBWK;
- funkcjonowanie systemu zarządzania kryzysowego, w tym cyberbezpieczeństwo;
- weryfikacja usunięcia nieprawidłowości stwierdzanych we wcześniejszych działaniach kontrolnych;
- współpraca między krajowymi organami ds. bezpieczeństwa (NSA).

Tab. 2. Podsumowanie priorytetów strategicznych w ramach nadzoru

Priorytet nr 1: system zarządzania bezpieczeństwem

kontrola skuteczności działania systemu zarządzania bezpieczeństwem po wydaniu certyfikatu bezpieczeństwa lub autoryzacji bezpieczeństwa oraz spełniania wszystkich niezbędnych wymagań w sposób ciągły
nadzór nad jakością prowadzonej oceny ryzyka
czynnik ludzki i kultura bezpieczeństwa
realizacja zaleceń PKBWK
funkcjonowanie systemu zarządzania kryzysowego, w tym cyberbezpieczeństwo
weryfikacja usunięcia nieprawidłowości stwierdzanych we wcześniejszych działaniach kontrolnych

Priorytet nr 2: system zarządzania utrzymaniem

kontrola skuteczności działania systemu zarządzania utrzymaniem po wydaniu certyfikatu podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie oraz certyfikowanych w funkcji utrzymania oraz spełniania wszystkich niezbędnych wymagań w sposób ciągły
nadzór nad jakością prowadzonej oceny ryzyka
elementy krytyczne dla bezpieczeństwa
realizacja zaleceń PKBWK
weryfikacja usunięcia nieprawidłowości stwierdzanych we wcześniejszych działaniach kontrolnych

Priorytet nr 3: pojazdy kolejowe

stan techniczny pojazdów kolejowych
proces utrzymania pojazdów kolejowych
oznakowanie pojazdów kolejowych
przygotowanie do warunków zimowych
weryfikacja usunięcia nieprawidłowości stwierdzanych we wcześniejszych działaniach kontrolnych

Priorytet nr 4: infrastruktura kolejowa

stan techniczny i proces utrzymania infrastruktury kolejowej, w tym obiektów inżynierskich
stan techniczny i proces utrzymania urządzeń sterowania ruchem kolejowym
stan techniczny i proces utrzymania sieci trakcyjnej
bezpieczeństwo prowadzenia prac inwestycyjnych

weryfikacja usunięcia nieprawidłowości stwierdzanych we wcześniejszych działaniach kontrolnych

Priorytet nr 5: przejazdy kolejowo – drogowe

stan techniczny infrastruktury kolejowej i drogowej w obrębie przejazdu

utrzymanie urządzeń zabezpieczających przejazd

oznakowanie i osygnalizowanie przejazdu

dokumentacja i iloczynny ruchu na przejeździe

widoczność na przejeździe

realizacja zaleceń PKBWK

weryfikacja usunięcia nieprawidłowości stwierdzanych we wcześniejszych działaniach kontrolnych

Priorytet nr 6: bocznice kolejowe

infrastruktura kolejowa

pojazdy kolejowe

kwalifikacje pracowników

prowadzenie ruchu kolejowego

przejazdy kolejowo - drogowe

realizacja zaleceń PKBWK

weryfikacja usunięcia nieprawidłowości stwierdzanych we wcześniejszych działaniach kontrolnych

Priorytet nr 7: kwalifikacje pracowników

kwalifikacje pracowników związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego

ośrodki szkolenia maszynistów

kolejowa medycyna pracy

przeciwdziałanie zdarzeniom SPAD

weryfikacja usunięcia nieprawidłowości stwierdzanych we wcześniejszych działaniach kontrolnych

Priorytet nr 8: jakość świadczonych usług w sektorze pasażerskich przewozów kolejowych

stan techniczny pojazdów

komfort podróży

frekwencja

informacja pasażerska

rozkłady jazdy

dostępność dla osób z niepełnosprawnością i o ograniczonej sprawności ruchowej

Priorytet nr 9: przygotowanie i realizacja procesu przewozowego, w tym odporność systemu na zakłócenia

prowadzenie ruchu kolejowego

stan techniczny pojazdów kolejowych

stan techniczny infrastruktury kolejowej

kwalifikacje pracowników

funkcjonowanie systemu zarządzania kryzysowego

Mając na względzie wskazane analizy oraz oceny rozplanowania działań kontrolnych na 2024 rok.

Tab. 3. Liczba zaplanowanych kontroli oraz zakresy tematyczne:

Zakres tematyczny	RAZEM
Funkcjonowanie podmiotów uprawnionych do przeprowadzania badań lekarskich i psychologicznych (...)	4
Funkcjonowanie jednostek oceniających zgodność	6
Spełnianie wymagań przez ciśnieniowe urządzenia transportowe	16
Spełnianie zasadniczych wymagań przez urządzenia kolei linowych	14
Stopień przygotowania do pracy w warunkach zimowych	8
Spełnienie warunków wydania świadectwa bezpieczeństwa przez przewoźników kolejowych zwolnionych z obowiązku posiadania certyfikatów	1
Spełnienie warunków wydania świadectwa bezpieczeństwa przez zarządców kolejowych zwolnionych z obowiązku posiadania autoryzacji	1
Bezpieczeństwo w metrze, w tym wyroby stosowane w metrze	2
Funkcjonowanie systemów zarządzania kryzysowego	8
Funkcjonowanie Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem	69
Funkcjonowanie Systemu Zarządzania Utrzymaniem	136
Spełnienie warunków wydania licencji przewoźnikowi kolejowemu	51
Przygotowanie i realizacja procesu przewozowego, w tym stan techniczny pojazdów kolejowych	100
Funkcjonowanie ośrodków szkolenia maszynistów oraz kandydatów na maszynistów	16
Bezpieczeństwo eksploatacji bocznic kolejowych	80
Składniki interoperacyjności wprowadzone do obrotu	8
Wypełnianie obowiązków operatora stacji pasażerskiej/zarządcy dworca/zarządcy infrastruktury, w tym dostępności zarządzanych obiektów dla osób z niepełnosprawnością i o ograniczonej sprawności ruchowej	16
Podsystemy strukturalne instalacji stałych w trakcie realizacji/oddane do eksploatacji	11
Urządzenia/budowle wprowadzone do obrotu	3

Podsystemy ruchome wprowadzone do obrotu	8
Wykonywanie przewozów na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu albo decyzji o przyznaniu ograniczonego dostępu	3
Stan techniczny i proces utrzymania infrastruktury kolejowej i przyległych gruntów, w tym obiektów inżynierskich	59
Stan techniczny, proces utrzymania i klasyfikacji skrzyżowań linii kolejowych/bocznic z drogami	88
Stan techniczny i proces utrzymania urządzeń sterowania ruchem kolejowym	20
Stan techniczny i proces utrzymania sieci trakcyjnej	15
Prowadzenie ruchu kolejowego	19
Bezpieczeństwo prowadzenia prac inwestycyjnych	18
Proces przewozu koleją towarów niebezpiecznych	18
Praca komisji egzaminacyjnych	8
Kwalifikacje pracowników związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego	51
Podsumowanie	857

Prezes UTK realizuje również szereg działań o charakterze dodatkowym (poza przyjętym planem nadzoru), związanych przede wszystkim z przekazywanymi skargami w zakresie bezpieczeństwa ruchu kolejowego czy zdarzeniami kolejowymi.

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

