

# Urząd Transportu Kolejowego

<https://utk.gov.pl/pl/aktualnosci/19726,Priorytety-nadzoru-i-cele-strategii-nadzoru-Prezesa-UTK-na-2023-rok.html>  
26.04.2024, 16:41

Strona posiada nowszą wersję

[Kliknij tutaj, aby przejść dalej](#)

Strona znajduje się w archiwum.

## Priorytety nadzoru i cele strategii nadzoru Prezesa UTK na 2023 rok

08.02.2023

Obszarami priorytetowymi w zakresie nadzoru Prezesa UTK nad rynkiem kolejowym w 2023 roku będą zagadnienia dotyczące systemu zarządzania bezpieczeństwem oraz utrzymaniem, pojazdów kolejowych, infrastruktury kolejowej (w tym również sieć trakcyjna, urządzenia srk, bezpieczeństwo prowadzenia prac inwestycyjnych), bocznic kolejowych, przejazdów kolejowo – drogowych, kwalifikacji pracowników, a także jakości usług świadczonych w sektorze

POWIĄZANE  
INFORMACJE

Priorytety nadzoru i cele strategii nadzoru na 2023

pasażerskich przewozów kolejowych. Wyznaczenie tych priorytetów zostało poprzedzone licznymi analizami, które pozwoliły na określenie poziomów ryzyka w ramach systemu kolejowego.

Prezes UTK corocznie opracowuje dokumenty strategiczne, które wskazują na obszary wymagające podjęcia wzmożonej weryfikacji oraz kwestie będące priorytetem podejmowanych czynności kontrolnych. W tym celu gromadzone są informacje z wielu źródeł, tak aby w wyniku przyjętych metod analitycznych możliwe było opracowanie właściwych wniosków i przeprowadzenie wnikliwej analizy ryzyka w zakresie systemu kolejowego. Pierwszy raz, dla opracowania Strategii i Planu Nadzoru Prezesa UTK na 2023 rok, wykorzystano również informacje pochodzące od podmiotów kolejowych oraz spoza sektora kolejowego. 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 rok. W ten sposób uzyskano szczególnie cenne informacje, które pozwoliły na określenie obszarów ryzyka i skierowanie tam właściwych działań o charakterze nadzorczym.

Uwzględniając aspekt społeczny, pod uwagę wzięto również sygnały płynące od użytkowników kolei, wśród których wiele informacji przekazywanych było przez osoby korzystające z tych usług jako pasażerowie. Zgłoszenia te stanowią szczególnie cenny zasób informacji z uwagi na możliwość ukierunkowania nadzoru, który - oprócz podniesienia bezpieczeństwa ruchu kolejowego - powinien pozytywnie oddziaływać na jakość dostarczanych usług i zwiększać atrakcyjność kolei.

Przeprowadzone analizy i zgromadzone informacje 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);
- bocznic kolejowe;
- przejazdy kolejowo – drogowe;
- kwalifikacje pracowników związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego;
- jakość usług świadczonych w sektorze pasażerskich przewozów kolejowych.;
- odporność systemu kolejowego na zakłócenia i awarie oraz związana z nią dostępność usług.

## SYSTEMY ZARZĄDZANIA BEZPIECZEŃSTWEM

Celem systemu zarządzania bezpieczeństwem jest zapewnienie, aby dana organizacja kontrolowała ryzyko, które powstaje w konsekwencji działalności przedsiębiorstwa oraz spełniała wszystkie obowiązki w zakresie bezpieczeństwa odnoszące się do niej. Jest to jedna z kluczowych kwestii wpływających na funkcjonowanie systemu kolejowego.

W 2023 r. w ramach powyższego obszaru tematycznego kontynuowane będą również zintensyfikowane działania dotyczące przeprowadzania czynności nadzorczych w zakresie zarządzania bezpieczeństwem opartym na ryzyku oraz realizacji zaleceń Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych.

## SYSTEMY ZARZĄDZANIA UTRZYMANIEM

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.

W związku z wejściem w życie tego rozporządzenia w znaczący sposób wzrosła liczba podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie (ECM) oraz podmiotów certyfikowanych w funkcji

utrzymania. W celu umożliwienia prowadzenia sprawnego nadzoru ustalono konieczność zmiany podejścia do obowiązkowych corocznych wizyt w tych podmiotach. Wizyty te od początku roku 2023 będą realizowane w trybie audytów prowadzonych przez Prezesa UTK.

Powyższe wymagało przygotowania stosownych regulacji, wobec czego opracowano procedurę przeprowadzania audytu w ramach weryfikacji spełnienia wymogów określonych w załączniku II do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/779.

W przygotowanej procedurze określono m.in. kwestie dotyczące przygotowania do audytu, jego prowadzenia, a także działań podejmowanych po jego zakończeniu. Niezależnie od prowadzonych działań poaudytowych, w odniesieniu do ECM oraz podmiotów certyfikowanych w funkcji zarządzania, dla których w raporcie z audytu odnotowano niezgodności krytyczne stanowiące ryzyko związane z bezpieczeństwem eksploatacji pojazdów, Prezes UTK będzie mógł wszcząć postępowanie administracyjne.

## **POJAZDY KOLEJOWE**

Stan techniczny pojazdów kolejowych w sposób znaczący wpływa na bezpieczeństwo systemu kolejowego. Niewłaściwa realizacja procesu utrzymania pojazdów może przyczynić się do wystąpienia ryzyka o istotnym charakterze, które w konsekwencji może prowadzić do wystąpienia zdarzenia kolejowego.

Obszar dotyczący pojazdów kolejowych jest również jednym z głównych zagadnień wskazywanych w zgłoszeniach w zakresie bezpieczeństwa ruchu kolejowego, a także jest dominującym przedmiotem decyzji administracyjnych (ograniczenia i wyłączenia pojazdów).

## **INFRASTRUKTURA KOLEJOWA**

Zagadnienia dotyczące obszaru infrastruktury kolejowej stanowią istotne elementy w kontekście kształtowania bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Poza utrzymaniem

elementów infrastruktury kolejowej należy również pamiętać o zakresie dotyczącym bezpieczeństwa prowadzenia prac inwestycyjnych i związanych 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.

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.

## BOCZNICE KOLEJOWE

Użytkownicy bocznic kolejowych są liczbowo dominującą grupą podmiotów na rynku przewozów towarowych. Przestrzeganie zasad bezpieczeństwa na bocznicach kolejowych ma więc zasadniczy wpływ na poziom bezpieczeństwa całego sektora kolejowego.

W trakcie kontroli realizowanych w obszarze dotyczącym eksploatacji bocznic kolejowych weryfikacji poddaje się kilka zagadnień, które wpływają na funkcjonowanie takiego podmiotu oraz bezpieczeństwo w ramach prowadzonej działalności. Czynnością nadzorczą poddaje się kwestie dotyczące m.in. prowadzenia ruchu kolejowego, stanu technicznego infrastruktury kolejowej, stanu technicznego, procesu utrzymania i oznakowania pojazdów kolejowych czy kwalifikacje pracowników związanych bezpośrednio z bezpieczeństwem ruchu kolejowego. Łączna kontrola wskazanych obszarów umożliwi weryfikację przestrzegania przez użytkowników bocznic kolejowych obowiązujących regulacji prawnych oraz dbałości o bezpieczeństwo w ramach prowadzonej działalności.

## PRZEJAZDY KOLEJOWO – DROGOWE

Wypadki na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach dla pieszych należą do najczęściej występujących zdarzeń w systemie kolejowym. Biorąc to pod uwagę Prezes UTK realizuje 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.

Również działania nadzorcze ukierunkowane są na zapobieganie możliwym zagrożeniom. Do najczęstszych przyczyn zdarzeń, leżących po stronie systemu kolejowego, należą m.in. awarie urządzeń srk, niewłaściwe utrzymanie i oznakowanie przejazdów czy czynnik ludzki – kwalifikacje pracowników bezpośrednio związanych z bezpieczeństwem.

W toku prowadzonych działań nadzorczych weryfikacji podlegają przede wszystkim aspekty techniczne związane z funkcjonowaniem i utrzymaniem przejazdów kolejowo-drogowych. 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. W trakcie działań nadzorczych zasadnym jest również sprawdzenie poprawności wyliczenia iloczynów ruchu – dzięki czemu możliwa będzie realna identyfikacja przejazdów, dla których powinna zostać zmodyfikowana kategoria. Weryfikacji podlega również kwestia określenia trójkątów widoczności oraz uzależnienie od tych pomiarów prędkości rozkładowej pociągów.

## WYROBY STOSOWANE W KOLEJNICTWIE

Kontrole w tym obszarze realizowane są w celu ochrony rynku przed wyrobami stwarzającymi zagrożenie dla zdrowia, życia i środowiska oraz podnoszenia poziomu bezpieczeństwa

użytkowania tych wyrobów. Wyroby muszą spełniać określone dla nich wymagania zasadnicze, a przez to gwarantować ich bezpieczeństwo oraz interoperacyjność systemu kolei, a także minimalizować potencjalne ryzyko zarówno dla transportu kolejowego, jak i dla pracowników czy pasażerów.

## **KWALIFIKACJE PRACOWNIKÓW ZWIĄZANYCH Z BEZPIECZEŃSTWEM RUCHU KOLEJOWEGO**

Kwestią szczególnie istotną dla właściwego funkcjonowania transportu kolejowego jest tzw. czynnik ludzki i jego wpływ na poziom bezpieczeństwa w systemie kolejowym. W sposób szczególny jest to widoczne w przypadku zdarzeń, których przyczyny zostały zlokalizowane wewnątrz systemu kolejowego. Nawet w przypadku automatyzacji niektórych procesów – zwykle wprowadzanej w celu ograniczenia błędu ludzkiego – ludzie stanowią fundamentalny składnik systemu kolejowego. Kwalifikacje pracowników związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego wpływają więc w sposób bezpośredni na poziom bezpieczeństwa sektora kolejowego, a identyfikowane tam ryzyko powinno być stale minimalizowane i nadzorowane. Wystąpienie błędu człowieka może prowadzić do poważnych konsekwencji i skutków w postaci zdarzeń kolejowych. Jest to więc zagadnienie wymagające odpowiedniego nadzoru w celu minimalizacji potencjalnego ryzyka jakie w tym obszarze występuje.

## **JAKOŚĆ USŁUG ŚWIADCZONYCH W SEKTORZE PASAŻERSKICH PRZEWOZÓW KOLEJOWYCH**

Odrębny, bardzo istotny obszar działań Prezesa UTK stanowi nadzór nad przestrzeganiem praw pasażerów w transporcie kolejowym, w tym przestrzeganie przepisów rozporządzenia nr 1371/2007/WE oraz zakazu stosowania bezprawnych praktyk naruszających zbiorowe interesy pasażerów w transporcie kolejowym.

Wśród wiodących kategorii tematycznych, w których pasażerowie składali skargi do Prezesa UTK, są m.in.

punktualność pociągów, konstrukcja rozkładu jazdy, niewystarczająca informacja pasażerska, powtarzające się przypadki odwoływania połączeń oraz uruchamiania zastępczej komunikacji autobusowej, jakość i kultura obsługi ze strony pracowników kolei, dostępność transportu kolejowego dla osób z niepełnosprawnością oraz warunki podróży (zatłoczenie składów, nieodpowiednia temperatura, czystość itd.). Z tego względu niezbędne jest podjęcie ukierunkowanych działań nadzorczych obejmujących te obszary.

Wysoka jakość usług w każdej dziedzinie przekłada się na zwiększenie jej atrakcyjności i jest jednym z głównych elementów gwarantujących popyt na te usługi. To z kolei zapewnia możliwość rozwoju danej branży. Jest to istotny czynnik nie tylko w ujęciu biznesowym, ale również w kontekście możliwości poprawy bezpieczeństwa, tym przypadku bezpieczeństwa transportu kolejowego.

## **ODPORNOŚĆ SYSTEMU KOLEJOWEGO NA ZAKŁÓCENIA I AWARIE ORAZ ZWIĄZANA Z NIĄ DOSTĘPNOŚĆ USŁUG**

Prezes UTK każdorazowo reaguje na istotne zakłócenia ruchu kolejowego skutkujące dużymi opóźnieniami bądź odwołaniem kursowania pociągów. W takich sytuacjach prowadzone są kontrole mające na celu ustalenie przyczyn zakłóceń i weryfikację działań podejmowanych przez podmioty w sytuacji poważnych utrudnień w ruchu pociągów.

Poza wskazaniem priorytetów nadzoru corocznie określone są również cele strategii nadzoru, które pozwalają na określenie pewnych zadań, a ich realizacja pozwoli na stałe podnoszenie poziomu bezpieczeństwa systemu kolejowego.

Określonych zostało 11 celów strategicznych w obszarze nadzoru, w tym m.in. dotyczących nadzoru nad podmiotami, których działalność ma wpływ na bezpieczeństwo transportu kolejowego, poprawy bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo – drogowych w kontekście czynników zależnych od systemu kolejowego, poprawy jakości utrzymania pojazdów kolejowych



czy poprawy jakości usług świadczonych w sektorze pasażerskich przewozów kolejowych.

Przedstawiając obszary priorytetowe i cele strategii nadzoru do wiadomości publicznej Prezes UTK realizuje obowiązek wynikający z przepisów rozporządzenia delegowanego Komisji UE 2018/761. Poniższe informacje stanowią podsumowanie najważniejszych kwestii, które szczegółowo zaprezentowano w [Strategii i Planie Nadzoru Prezesa UTK na 2023 rok](#).