

Debata UTK o stanie bezpieczeństwa kolei w trakcie realizacji inwestycji

25.09.2023

W trakcie 15. Międzynarodowych Targów Kolejowych TRAKO w Gdańsku Urząd Transportu Kolejowego zorganizował debatę o stanie bezpieczeństwa transportu kolejowego w Polsce. W trakcie wydarzenia dyskutowano szczególnie o bezpieczeństwie przy realizacji inwestycji kolejowych.

Debatę „Stan bezpieczeństwa kolei” poprzedziła prezentacja wygłoszona przez dra inż. Ignacego Górę, Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego.

„Jesteśmy dumni z tego, że w 2022 roku polskie koleje przewiozły 342 mln osób. Dwa lata temu wychodziliśmy z pandemii, kiedy spadki liczby pasażerów były ogromne, a ubiegły rok przyniósł atak Rosji na niepodległą Ukrainę. Wszystkie te wydarzenia miały wpływ na transport kolejowy. Doskonale to widzimy jeśli chodzi o przewozy intermodalne. Tutaj możemy już opierać się na statystyce z 2023 r. i widzimy, że spadki przewozów są duże, bowiem sięgają od 12 do 18% w imporcie, a eksport to spadek aż ok. 80%. Dopóki wojna się nie skończy, sytuacja może być trudna, a niebezpieczeństwem jest to, że łańcuchy dostaw dotąd biegnące przez Polskę, mogą nie wrócić” – powiedział dr inż. Ignacy Góra.

W podsumowaniu stanu bezpieczeństwa kolei Prezes UTK zwracał uwagę, że wypadki na przejazdach kolejowo-drogowych i udziałem osób przechodzących przez tory, których w 2022 r.

było 370, to największe obciążenia systemu kolejowego. Prezes UTK zwrócił uwagę na potrzebę instalacji systemów automatycznego monitoringu na przejazdach kategorii D oraz omówił działania realizowane przez Urząd w obszarze edukacji, czyli m.in. Kampanię Kolejowe ABC II czy Akademię Bezpieczeństwa Kolejowego.

„Następuje stały progres jeśli chodzi o miernik bezpieczeństwa. 15 lat temu mieliśmy 4 wypadki na 1 mln pockm, 10 lat temu - 3 wypadki, a aktualnie 1,89 wypadków na 1 mln pockm. Jest bezpiecznie, ale chcemy, żeby poziom bezpieczeństwa był jeszcze wyższy. Nasze oczekiwania są takie, aby miernik ten był co najmniej poniżej 1. Dlatego musimy inwestować w nowoczesne technologie i w informatyzację transportu kolejowego. To, z czym aktualnie mierzy się polska kolej, to zagrożenia w cyberprzestrzeni. Moim zdaniem - to obecnie najpoważniejsze czynniki ryzyka. Musimy dużą uwagę przykładać do tego, aby uodparniać się na tego typu ataki” - zaznaczył Prezes UTK.

Prezes UTK wskazał też na 147 wypadków w ramach systemu kolejowego. Jednym z ważnych działań, który może ograniczyć liczbę zdarzeń polegających na niezatrzymaniu pojazdu kolejowego przed sygnałem „Stój” jest zapewnienie, że wchodzący do zawodu maszyniści mają odpowiednią wiedzę i umiejętności. Od 2023 r. Prezes UTK przeprowadza państwowe egzaminy w Centrum Egzaminowania i Monitorowania Maszynistów. Między innymi dzięki dofinansowaniu z Funduszy Europejskich CEMM został wyposażony w trzy nowoczesne symulatory. W temacie zmian prawnych związanych z egzaminowaniem maszynistów dłos zabrał także prof. Marek Wierzbowski z Kancelarii Prof. Marek Wierzbowski i Partnerzy - Adwokaci i Radcowie Prawni.

DEBATA O BEZPIECZEŃSTWIE INWESTYCJI NA KOLEI

W debacie dotyczącej bezpieczeństwa w trakcie prowadzenia inwestycji uczestniczyli: Kamil Wilde, Wiceprezes Urzędu Transportu Kolejowego; Piotr Deredas, dyrektor Energetyki

Budownictwa Kolejowego Budimex; Maciej Gładyga, dyrektor zarządzający Izby Gospodarczej Transportu Lądowego; Dariusz Grajda, prezes zarządu Związku Samorządowych Przewoźników Kolejowych, członek zarządu, dyrektor handlowy Kolei Mazowieckich; Wojciech Jurkiewicz, prezes zarządu Związku Niezależnych Przewoźników Kolejowych; dr Jakub Majewski, prezes Fundacji ProKolej; Janusz Malinowski, prezes zarządu Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej; Mirosław Skubiszyński, wiceprezes zarządu - dyrektor ds. eksploatacji PKP Polskich Linii Kolejowych. Moderatorem był Adrian Furgalski, przewodniczący zarządu Railway Business Forum.

„W 2022 roku mieliśmy 39 zdarzeń związanych z inwestycjami, co jest wynikiem niższym niż w latach ubiegłych. Co ważne, nie było żadnego poważnego wypadku i nie zginęła żadna osoba. Jako UTK przeprowadzamy wiele kontroli, jednak ponad 60% z nich kończy się stwierdzeniem nieprawidłowości. Z naszego punktu widzenia to są kwestie leżące po stronie zarządcy infrastruktury. W trakcie inwestycji wykonawca powinien być wspomagany np. odpowiednim wygradzeniem, bramownicą, taśmą odblaskową, a także bardzo znanym, cyfrowym tarczom. Obecnie odpowiedzialność za bezpieczeństwo jest kontraktowo przerzucana na wykonawców, natomiast część zabezpieczenia prac inwestycyjnych bardziej powinno znajdować się po stronie zarządcy infrastruktury, ponieważ ostatecznie to na niego przechodzi odpowiedzialność w razie wypadku” - powiedział Kamil Wilde, Wiceprezes UTK.

Mirosław Skubiszyński z PKP PLK podkreślił, że z punktu widzenia zarządcy, polska kolej jest bezpieczna a statystyki UTK pokazują to jednoznacznie. Stwierdził, że w roku 2022 był najniższy historycznie poziom wypadków obciążających PKP PLK - spadła liczba incydentów, wypadków, wypadków na przejazdach i przejściach. Wiceprezes PKP PLK podkreślił, że bezpieczeństwo to nieustająca praca o jego wysoki poziom. Podkreślił, że wykonawca, który składa dokumenty przetargowe, jest zobowiązany do spełnienia odpowiednich wymogów bezpieczeństwa. Oferty są oceniane pod kątem spełnienia tych kryteriów podczas robót na sieci. To informacje o zabezpieczeniu np. placu budowy jeszcze przed

rozstrzygnięciem przetargu, który wymagamy od wykonawców. Te kwestie decydują o dopuszczeniu do postępowania. Wiceprezes PKP PLK stwierdził również, że czynnikiem, który najczęściej zawodzi w trakcie prac budowlanych jest czynnik ludzki. Dlatego prowadzone są szkolenia dla pracowników wykonawców.

Maciej Gładys, dyrektor zarządzający Izby Gospodarczej Transportu Lądowego podkreślał, że rosnące koszty inwestycji nie mogą mieć przełożenia na bezpieczeństwo, bo oszczędzanie na bezpieczeństwie nie opłaca się firmom budowlanym. Podkreślił, że żadna firma nie zostanie wpuszczona na budowę przez zarządcę infrastruktury, jeśli nie udowodni, że wymogi wynikające z dokumentów bazowych i organizacji robót są spełnione. Dodał, że jeśli chodzi o finansowanie Izba zawsze będzie apelować o waloryzację, ale to nie ma wpływu na bezpieczeństwo.

Piotr Deredas, dyrektor Energetyki Budownictwa Kolejowego Budimex, stwierdził, że technicznie nie jest możliwe by zabezpieczyć cały teren budowy *barierami stałymi czy automatyzacją. Dlatego za ważny element uznał dążenie do poprawy kultury bezpieczeństwa i wdrażanie nowych standardów w trakcie inwestycji na terenach kolejowych. Dla wykonawcy sytuacją kluczową są zamknięcia torowe. Najlepszymi z punktu widzenia bezpieczeństwa są dla wykonawcy stałe, całodobowe zamknięcia.*

Do kwestii całodobowych zamknięć ruchu odniósł się dr Jakub Majewski, prezes Fundacji ProKolej. Zaznaczał, że były już *przykłady, że zamykanie linii na całą dobę nie przyspieszało prac inwestycyjnych. Przywoływał również przykłady z zagranicy, gdzie inwestycje są realizowane w czasie zdecydowanie krótszym, także nocą lub tylko w nocy albo np. w dniach wolnych, kiedy ruch jest mniejszy.*

W trakcie debaty nawiązano także do kwestii opóźnień pociągów, które częściowo wynikają także z realizowanych robót budowlanych na czynnych liniach kolejowych. Janusz Malinowski, prezes Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej, mówiło o tym,

jak ważne jest to dla przewoźnika. ŁKA ma umowę z dużą firmą farmaceutyczną, która jest w stanie zapłacić lepiej za usługę przewozu pracowników, ale stawia jeden warunek – gwarancja punktualności. Umowa obowiązuje na linii Łódź Kaliska – Zgierz – Łowicz, gdzie także realizowane są prace budowlane – jednak jak podkreślał prezes ŁKA, zarządca prowadzi na tej trasie ruch w taki sposób, że rzadko powstają opóźnienia. Zauważył również, że punktualność można poprawić organizacyjnie i jest ona często niedocenianym elementem, który może przyciągnąć nowych klientów do kolei.

Dariusz Grajda, prezes zarządu Związku Samorządowych Przewoźników Kolejowych, członek zarządu, dyrektor handlowy Kolei Mazowieckich mówił, że bezpieczeństwo jest priorytetem i ważnym działaniem jest ciągłe szkolenie z prowadzenia ruchu maszynistów i dyżurnych. Ma to szczególne znaczenie przy związanych z remontami częstymi zmianami rozkładów jazdy. Zaznaczył, że obserwuje, że niektórzy młodzi ludzie czasami zbyt pobłażliwie podchodzą do niektórych spraw związanych z bezpieczeństwem co przekłada się na efekty w postaci np. wypadku.

Wojciech Jurkiewicz, prezes zarządu Związku Niezależnych Przewoźników Kolejowych podkreślał rolę czynnika ludzkiego. Mówił, że człowiek, który rozumie potrzebę bycia rozważnym i rozsądnym jest osobą, która zapewnia poczucie bezpieczeństwa. Pracownik, który nierzetelnie wykonuje czynności, nie jest gwarantem bezpieczeństwa, bo tylko w momencie kontroli robi to co musi. Przekonanie każdego z nas, że nasze życie i zdrowie jest najważniejsze, to nie jest egocentryzm, to priorytet, który pozwala zadbać o swoich najbliższych.

W podsumowaniu debaty, Prezes UTK dr inż. Ignacy Góra zwrócił uwagę na to, że w kwestii bezpieczeństwa szczególnie trzeba wspomagać pracę człowieka. *„Człowiek, pomimo szkoleń, wiedzy, świadomości i umiejętności, w pewnych określonych sytuacjach popełnia błędy. Cieszy mnie to, że są rozwiązania techniczne, które tym wypadkom mogłyby przeciwdziałać i zapobiegać. Wdrażamy ETCS, będziemy*

wdrażać ETCS Limited Supervision. Musimy zrezygnować z przestarzałego SHP i czuwaka. Cyfryzacja i informatyzacja jest tym, co jest potrzebne do poprawy bezpieczeństwa” – podsumował Prezes UTK.

