

System Egzaminowania i Monitorowania Maszynistów – rewolucja na kolei

17.11.2023

Urząd Transportu Kolejowego podsumował projekt „Poprawa bezpieczeństwa kolejowego poprzez budowę Systemu Egzaminowania i Monitorowania Maszynistów”. To rewolucja w systemie egzaminowania maszynistów. Część zmian widać już teraz, efekty niektórych będzie widać w dłuższej perspektywie.

System Egzaminowania i Monitorowania Maszynistów (SEMM) powstawał ponad 4 lata. W tym roku ruszyła najważniejsza część projektu – odbyły się pierwsze egzaminy na licencję maszynisty. To był historyczny moment, który całkowicie zmienił dotychczasowy system wchodzenia do tego zawodu. W trakcie konferencji „Wpływ systemu egzaminowania na bezpieczeństwo transportu kolejowego” można było przyjrzeć się tym zmianom bliżej.

PODSUMOWANIE NA POCZĄTEK

Projekt „Poprawa bezpieczeństwa kolejowego poprzez budowę Systemu Egzaminowania i Monitorowania Maszynistów” otrzymał na realizację prawie 49 mln zł z Funduszy Europejskich Programu Infrastruktura i Środowisko.

„O bezpieczeństwo trzeba dbać cały czas, dlatego z pewnością będziemy rozwijać Centrum Egzaminowania i Monitorowania Maszynistów (CEMM). CEMM prezentowaliśmy m. in. Dyrektorowi Agencji Kolejowej Unii Europejskiej. I po tej wizycie

PLIKI DO POBRANIA

[\[pdf\] 1. ROLA CZYNNIKA LUDZKIEGO W KONTEKŚCIE BEZPIECZEŃSTWA RUCHU KOLEJOWEGO \(1,04 MB\)](#)
[\[pdf\] 2. Jakie systemy będą wsparciem dla przyszłych maszynistów \(1,38 MB\)](#)
[\[pdf\] 3. Jak ograniczyć wpływ czynnika ludzkiego na występowanie zdarzeń \(2,34 MB\)](#)

jestem przekonany, że taki nowoczesny system egzaminowania maszynistów, który stworzyliśmy, będzie w przyszłości funkcjonować w całej Unii Europejskiej. I powinno cieszyć to, że Polska może być inspiracją dla całej Europy” – mówił w trakcie spotkania dr inż. Ignacy Góra, Prezes Urzędu Transportu Kolejowego. Prezes UTK podziękował też wszystkim pracownikom Urzędu zaangażowanym w projekt.

„Rzadko się zdarza, że można uczestniczyć w projektach, które są tak ważne i służą bezpieczeństwu kolejowemu. Ten projekt stanowi kamień węgielny pod inne inicjatywy. O tym, że o bezpieczeństwo kolejowe trzeba dbać, nie muszę nikogo przekonywać, ale trzeba to robić mądrze – tak by dbać o bezpieczeństwo kolejowe i jednocześnie sprzyjać rozwojowi rynku” – w trakcie konferencji mówił Andrzej Bittel, Sekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury. Z kolei Sylwia Cieślak-Wilk, Zastępca Dyrektora Centrum Unijnych Projektów Transportowych, odniosła się do szerszej, europejskiej perspektywy – „W Unii Europejskiej mówi się o transporcie z perspektywy użytkownika, pasażera – mówi się o mobilności, komforcie podróży, ale przede wszystkim o bezpieczeństwie. Dlatego realizacja projektów tego typu jest szczególnie istotna.”

Uczestnicy konferencji mogli zapoznać się z prezentacjami:

- „Rola czynnika ludzkiego w kontekście bezpieczeństwa ruchu kolejowego” Piotra Szczepaniaka, Dyrektora Departamentu Planowania i Nadzoru z UTK;
- „Jakie systemy będą wsparciem dla przyszłych maszynistów? Prezentacja ETCS i ETCS Limited Supervision” Łukasza Sitarka, Dyrektora ds. Rozwoju ETCS z Rail-Mil sp. z o.o.;
- „Jak ograniczyć wpływ czynnika ludzkiego na występowanie zdarzeń – kultura bezpieczeństwa w lotnictwie” Romana Ożóga, Dyrektora Departamentu Zarządzania Bezpieczeństwem w Lotnictwie Cywilnym z Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

O tym, jak zmiana systemu egzaminowania wpłynie na

bezpieczeństwo transportu kolejowego, debatowali przedstawiciele organizacji związanych z tą branżą. W jaki jeszcze inny sposób wspierać człowieka, by zminimalizować ryzyko popełnienia błędu?

Tadeusz Ryś, Przewodniczący Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych, powiązał bezpieczeństwo kolejowe z systemem kształcenia maszynistów i dyżurnych ruchu. Wskazał na potrzebę szkolenia obu grup zawodowych z użyciem symulatorów. Omówił też ergonomię stanowiska maszynisty i optymalny proces przygotowania do zawodu. Łukasz Lubera z Wydziału Bezpieczeństwa Ruchu Kolejowego PKP Cargo S.A. proponował wprowadzenie rozwiązań systemowych związanych z otwieraniem szlaków kolejowych po modernizacji – tak by maszyniści mogli zapoznać się ze zmianami np. w ustawieniu semaforów. Jerzy Oleszak, wiceprzewodniczący Związku Zawodowego Dyżurnych Ruchu PKP, odniósł się również do modernizacji i wskazał konieczność odpowiedniego planowania ergonomii miejsca pracy dyżurnych ruchu. Mówił o mnogości typów urządzeń, które mogą utrudniać pracę w nastawni, a także o potrzebie rozwoju szkolnictwa i zwiększenia liczby instruktorów. Podkreślał, że ważne są umiejętności miękkie, komunikacja, sposób reagowania na zgłoszenia błędów przez pracowników. Sylwia Cieślak-Wilk, wicedyrektor Centrum Unijnych Projektów Transportowych, stwierdziła, że kolejne lata pokażą efekty działania CEMM. Jednak była przekonana, że podniesione kwalifikacje maszynistów podniosą poziom bezpieczeństwa. Zapowiedziała, że w programie FEnKS jest 1,5 mld euro na kolejne działania związane z bezpieczeństwem.

Dr inż. Ignacy Góra, Prezes UTK, stwierdził, że kolej jest już blisko standardów związanych z kulturą bezpieczeństwa znanych z lotnictwa. Jednak podkreślał, że o bezpieczeństwo trzeba dbać bez przerwy i przede wszystkim wspierać najsłabsze ogniwo, jakim jest człowiek. Służyć temu mogą nowoczesne systemy takie jak ETCS i ETCS Limited Supervision. Prezes UTK stwierdził, że już czas pozbyć się przestarzałych systemów takich jak czuwak aktywny i SHP. „Wdrożenie ETCS LS do 2050 r. będzie epokową zmianą” – podkreślał Ignacy Góra.

NA POCZĄTKU BYŁA... IDEA

W czasie konferencji podsumowującej unijny projekt 18 podmiotów podpisało Deklarację w sprawie rozwoju kultury bezpieczeństwa. Bo to bezpieczeństwo jest na kolei najważniejsze. Na jego poziom wpływa nie tylko stan infrastruktury i taboru, ale również ludzie. Czynniki ludzki odgrywa zasadniczą rolę w ok. 1/3 zdarzeń kolejowych. Wdrożenie jednolitego i spójnego procesu egzaminowania maszynistów sprawi, że będą oni tak samo dobrze przygotowani do zawodu. Egzamin państwowy pomoże w weryfikacji wiedzy kandydatów na maszynistów, ich przygotowania i zdolności do samodzielnego prowadzenia pojazdów kolejowych.

W czasie konferencji w szczególny sposób został wyróżniony Piotr Szczepaniak, Dyrektor Departamentu Planowania i Nadzoru w UTK. Otrzymał złotą statuetkę Kultury bezpieczeństwa. "To dzięki takim ludziom, którzy mają niegasnący zapał, bezpieczeństwo systemu kolejowego w Polsce rośnie" – powiedział dr inż. Ignacy Góra, Prezes UTK.

CENTRUM SYMULACJI

Pierwsze egzaminy były wisienką na projektowym torcie. A ten składa się z kilku części. Jądro projektu stanowi Centrum Egzaminowania i Monitorowania Maszynistów. Jest to najnowocześniejszy ośrodek w Europie, w którym symulatory pojazdów kolejowych gwarantują stworzenie odpowiednich warunków do sprawdzenia reakcji i poziomu kompetencji kandydata na maszynistę.

Na razie w CEMM odbywają się egzaminy na licencję maszynisty. Wkrótce ruszą również egzaminy na świadectwo maszynisty. W Centrum egzamin zdało już 640 osób. Test na licencję maszynisty w pierwszym terminie zdaje 74% kandydatów. Średnio mają po 30 lat, przyjeżdżają z całej Polski. W CEMM czeka ich doskonale przygotowane zaplecze – przestrzeń wypoczynkowa z aneksem kuchennym, profesjonalnie przygotowane sale. Egzaminy zdaje się na tabletach pod czujnym okiem kamer. To między innymi dzięki

temu ostatniemu egzaminu w Centrum dają gwarancję standaryzacji i bezstronności.

BAZA ZAWODOWCÓW

CEMM gromadzi w bazie dane wszystkich maszynistów w Polsce – wraz z informacjami o ich uprawnieniach i pracodawcach, którzy ich zatrudniają. Daje to możliwość monitorowania kwalifikacji maszynistów i prowadzących pojazdy kolejowe oraz gwarantuje przejrzystość przygotowania zawodowego kadry.

Zapis konferencji dostępny jest na [kanale UTK na YouTube](#).



Projekt „Poprawa bezpieczeństwa kolejowego poprzez budowę Systemu Egzaminowania i Monitorowania Maszynistów” dofinansowany jest z Unii Europejskiej ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020.