

Urząd Transportu Kolejowego

<https://utk.gov.pl/pl/deklaracja/15755,Kultura-bezpieczenstwa-znakiem-jakosci-polskiej-kolei-wywiad.html>
2021-12-05, 17:48

Z Prezesem Urzędu Transportu Kolejowego dr. inż. Ignacym Górą rozmawia Piotr Szczepaniak, Dyrektor Departamentu Planowania i Nadzoru Urzędu Transportu Kolejowego

Jeszcze kilka lat temu nie mówiło się głośno o kulturze bezpieczeństwa na kolei. Czy rzeczywiście to nowe zjawisko?

Promowanie kultury bezpieczeństwa w transporcie kolejowym było zupełnie nową ideą. Pierwsze kroki do tego, by wprowadzić tę ideę w życie, podjęliśmy już z początkiem 2016 r. Jako pełniący wówczas obowiązki Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego pragnąłem, aby działania realizowane przez Urząd zostały ukierunkowane na kreowanie bezpiecznych i konkurencyjnych warunków świadczenia usług na rynku transportu kolejowego. Założenia te znalazły swoje odzwierciedlenie w przyjętej misji Urzędu, a także w strategii, która wyznacza kierunek naszego rozwoju na najbliższe lata i kładzie szczególny nacisk na promowanie kultury bezpieczeństwa.

Rozmawiamy o kulturze bezpieczeństwa, a czym właściwie ona jest? Jak by Pan ją zdefiniował?

Kultura bezpieczeństwa jest wyrazem tego, jaki jest stosunek danego środowiska do ryzyka, zagrożeń i bezpieczeństwa oraz jakie wartości w tym zakresie uważane są za istotne. Wysoka kultura bezpieczeństwa, także w obszarze transportu kolejowego, jest nieodłącznie związana z wartością nadrzędną, jaką jest zdrowie i życie ludzkie. Postawą charakteryzującą wysoki poziom kultury bezpieczeństwa jest również utrzymywanie granicy między niezbędnym ryzykiem, które jest nieodłącznym elementem działalności, a zapewnieniem bezpieczeństwa i ochrony przed zagrożeniami.

Kształtowanie pożądanej kultury bezpieczeństwa musi być procesem ciągłym, ponieważ rzeczywista zmiana zachowań jest trudna i wymaga czasu. Pojedyncze działania mogą być efektywne, ale w rezultacie przynoszą pozorne efekty, bo po ich zakończeniu wszystko wraca do normy. Aby zmiana była trwała i efektywna, musi dokonać się na poziomie wartości i przekonań. Wtedy ukierunkowanie na bezpieczeństwo będzie odruchem naturalnym dla wszystkich i będzie związane z większą troską pracowników o własne zdrowie i bezpieczeństwo, co przekłada się bezpośrednio na mniejszą liczbę wypadków.

W jaki sposób udało się stworzyć założenia kultury bezpieczeństwa w mającym wyjątkową specyfikę transporcie kolejowym?

Przy tworzeniu docelowego kształtu projektu i określeniu, czym tak naprawdę charakteryzuje się działanie w oparciu o kulturę bezpieczeństwa, inspirowaliśmy się, myślę, bardzo dobrym

wzorcem, jakim jest transport lotniczy, który – jak sami Państwo wiecie – jest jednym z najbezpieczniejszych rodzajów transportu.

Jeśli weźmiemy pod uwagę specyfikę technologiczną i eksploatacyjną lotnictwa i kolei, można by wysnuć wniosek, że nie ma możliwości adaptacji mechanizmów stosowanych w lotnictwie do transportu kolejowego. Nic bardziej mylnego. Kultura bezpieczeństwa to przede wszystkim zbiór postaw. Nie tyle zależnych od technologii, co takich, które potrafią korzystać z potencjału technologicznego na rzecz bezpieczeństwa i kształtowania świadomości zagrożeń.

Dlatego też zrodził się pomysł stworzenia Deklaracji w sprawie rozwoju kultury bezpieczeństwa w transporcie kolejowym. Opracowano otwarty katalog zasad, jakimi powinni kierować się uczestnicy transportu kolejowego, a sygnowanie Deklaracji stało się na przestrzeni lat niemal znakiem jakości, świadczącym o wysokich standardach bezpieczeństwa wdrażanych w ramach realizowanej działalności.

Kto może przystąpić do Deklaracji stworzonej przez UTK?

Deklaracja została stworzona z myślą o wszystkich uczestnikach rynku kolejowego. Pozostaje jednak otwarta dla podmiotów całej branży transportowej, jednostek dydaktycznych, szkoleniowych, redakcji magazynów branżowych i wszystkich pozostających w obszarach związanych z bezpieczeństwem czy także higieną pracy. Promuje ona aktywność w podejmowaniu wszelkich działań zmierzających do podniesienia poziomu bezpieczeństwa w transporcie kolejowym. Do tej pory w gronie sygnatariuszy znajduje się prawie 200 podmiotów, w tym m.in. Ministerstwo Infrastruktury, Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych, Urząd Lotnictwa Cywilnego, Komendant Główny Policji, Główny Inspektor Ochrony Środowiska, jednostki naukowe i wyższe uczelnie techniczne, przewoźnicy, zarządcy infrastruktury, producenci i dostawcy usług na rzecz sektora kolejowego.

Czy przykłady podobne do polskiej Deklaracji można znaleźć jeszcze gdzieś w Europie?

Działania Urzędu w zakresie propagowania zasad kultury bezpieczeństwa już w roku 2016 były jednymi z pierwszych w Europie, stosowanych w skali całego kraju. Potwierdzeniem potrzeby zwrócenia uwagi na inne niż techniczne aspekty bezpieczeństwa są późniejsze działania podejmowane przez Agencję Kolejową Unii Europejskiej, zmierzające do międzynarodowego wymiaru tych wartości. Owocem prac jest europejska deklaracja kultury bezpieczeństwa, funkcjonująca od roku 2018. Co więcej, IV pakiet kolejowy zakłada wprowadzenie pojęcia kultury bezpieczeństwa i związanych z nią wymagań jako elementu systemów zarządzania bezpieczeństwem, które stanowią podstawę prowadzenia działalności przewoźników kolejowych i zarządców infrastruktury.

Czy możemy zatem powiedzieć, że IV pakiet upowszechni kulturę bezpieczeństwa na kolei?

Warto zaznaczyć, że poziom bezpieczeństwa systemu kolejowego jest ogólnie wysoki, zwłaszcza w porównaniu z transportem drogowym. Poziom bezpieczeństwa na kolei należy jednak ciągle podnosić, z uwzględnieniem postępu technicznego i naukowego oraz rozwoju prawodawstwa. Priorytetami w tym zakresie winny być procesy ukierunkowane na zapobieganie wypadkom oraz uwzględnienie wpływu czynnika ludzkiego.

Dlatego IV pakiet kolejowy przewiduje, że przedsiębiorstwa funkcjonujące na rynku transportu kolejowego muszą zapewnić szereg procesów gwarantujących, że właściwe postawy oparte na zasadach kultury bezpieczeństwa stosowane są zawsze, na każdym szczeblu organizacji. Wykorzystując system zarządzania bezpieczeństwem, należy propagować relacje oparte na wzajemnym zaufaniu, pewności i uczeniu się, w ramach których zachęca się personel do przyczyniania się do rozwoju bezpieczeństwa przy jednoczesnym zapewnianiu poufności.

Przepisy usankcjonują kulturę bezpieczeństwa. Ale czy to wystarczy?

Ważne jest, aby podmioty rynku kolejowego określały jasno i precyzyjnie działania i zachowania mogące kształtować pozytywną kulturę bezpieczeństwa, w ramach której pracownicy są zachęceni do wnoszenia wkładu w rozwój bezpieczeństwa poprzez zgłaszanie niebezpiecznych zdarzeń i zapewnianie informacji związanych z bezpieczeństwem.

Należy przy tym pamiętać, że kultura bezpieczeństwa wymaga ciągłego doskonalenia, opartego na wykorzystaniu wiedzy fachowej i dostępnych metod identyfikowania kwestii behawioralnych mających wpływ na różne obszary działalności. Rozwój to także ustawiczne wprowadzenie właściwych środków dla uwzględnienia tych kwestii w ramach doskonalenia systemów zarządzania bezpieczeństwem.

IV pakiet kolejowy jeszcze nie wszedł w życie, o kulturze bezpieczeństwa nie wspominają ustawy czy rozporządzenia – jednym słowem brak jest obowiązku. Przedsiębiorców można zachęcać i czy to się udaje?

O popularności projektu świadczy stale zwiększająca się liczba sygnatariuszy Deklaracji. W pierwszym roku działalności idea wdrażania kultury bezpieczeństwa w transporcie kolejowym, jako pionierskie podejście na rynku, zgromadziła aż 128 podmiotów i organizacji. Dziś projekt realizowany jest przez aż 200 sygnatariuszy. Doskonałym przykładem namacalnego wdrażania zasad kultury bezpieczeństwa w branży kolejowej są prezentowane w ramach konkursu kultury bezpieczeństwa rozwiązania techniczne, organizacyjne, edukacyjne i prospołeczne, z powodzeniem i pozytywnymi rezultatami wdrażane w organizacjach kolejowych.

Podpisanie Deklaracji ma motywować jej sygnatariuszy do współpracy poprzez wymianę doświadczeń oraz zachęcać do wdrażania nowych, niestandardowych rozwiązań. Obecne grono sygnatariuszy charakteryzuje się skuteczną pracą nad bezpieczeństwem i ciągłymi staraniami

nad kształtowaniem aspektów technicznych i organizacyjnych wpływających na bezpieczeństwo.

Deklaracja ma motywować do wymiany doświadczeń, czerpania dobrych wzorców, ale czy jej podpisanie ułatwia takie działania?

Fakt przystąpienia do projektu Deklaracji nie może stanowić wyłącznie aktu sygnowania dokumentu. Musi nieść za sobą szczerą i zaangażowaną postawę we wdrażaniu zasad kultury bezpieczeństwa, do których przestrzegania zobowiązali się jej sygnatariusze. Dlatego, jako jeden z sygnatariuszy, wraz z pracownikami Urzędu w sposób ciągły staramy się poszerzać zakres oddziaływania projektu na rynek. Przez ostatnie 3 lata doskonaliliśmy formułę konkursu kultury bezpieczeństwa, dostosowując ją tak, aby każdy z sygnatariuszy mógł przedstawić stosowane przez siebie rozwiązania bez względu na rodzaj prowadzonej działalności. W tym roku poszliśmy krok dalej – wprowadzamy Plebiscyt o Nagrodę Publiczności. Uczestnicy konkursu będą mogli wybrać jedno działanie, które wg nich zasługuje na wyróżnienie. Decyzja ta podjęta zostanie w drodze głosowania i będzie niezależna od werdyktu kapituły Konkursu.

Muszę przyznać też, że każdego roku zaszczytem jest dla mnie wyróżnianie pracowników odznaczających się niebywałą dbałością o bezpieczeństwo, szczególnym respektowaniem podstawowych zasad kultury bezpieczeństwa, współzycia społecznego, a nade wszystko odpowiedzialnością za siebie i za innych. Łącznie w trzech edycjach konkursu wyróżniliśmy 8 osób, ale jestem jednocześnie przekonany, że w naszym kraju większość stanowią kolejarze z powołania, zorientowani przede wszystkim na bezpieczeństwo pasażerów i przewozów.

Czy coroczny konkurs wystarczy, by idea kultury bezpieczeństwa funkcjonowała jako realne działania sygnatariuszy?

Rok 2019 zaowocował również nowymi inicjatywami promującymi kulturę bezpieczeństwa na rynku kolejowym. Jedną z nich jest organizacja Forum Kultury Bezpieczeństwa. W naszych planach będzie to coroczne wydarzenie, którego celem będzie przede wszystkim zacieśnianie więzi między sygnatariuszami Deklaracji, tworzenie wspólnej platformy wymiany doświadczeń oraz poszukiwanie najskuteczniejszych rozwiązań identyfikowanych problemów i zagrożeń. W lipcu bieżącego roku odbyło się I Forum Kultury Bezpieczeństwa poświęcone tematyce kultury bezpieczeństwa w pracy na stanowisku maszynisty. Mam szczerą nadzieję, że wydarzenie to na stałe wpisze się w kalendarz projektu Kultury Bezpieczeństwa.

Kolejną nową inicjatywą jest coroczne opracowanie publikacji zawierającej zbiór artykułów opisujących dotychczasowe i przyszłe działania oraz osiągnięcia, które są przez Państwa wdrażane i prowadzone w ramach propagowania kultury bezpieczeństwa – Magazyn Kultury Bezpieczeństwa. Koncepcja publikacji zakłada, że tematyka artykułów będzie związana z takimi obszarami jak: innowacje, badania naukowe i technika, systemy zarządzania bezpieczeństwem

i utrzymaniem wdrożone w przedsiębiorstwach, programy kształcenia i działalność szkół oraz uczelni wyższych, kultura bezpieczeństwa w praktyce, integracja i dostęp do usług kolei dla osób z niepełnosprawnościami, a także będzie zawierała relacje pracowników wyróżnionych w konkursie, tzw. bohaterów kolei. Magazyn będzie w całości tworzony przez Sygnatariuszy Deklaracji.

Mowa jest cały czas o zachęcaniu przedstawicieli rynku do działania, wymianie doświadczeń między spółkami kolejowymi, ale co robi UTK, by dać dobry przykład poprzez realne działanie?

Również Prezes UTK jest istotnie zaangażowany w proaktywne działania na rzecz poprawy bezpieczeństwa. Szczególny nacisk kładziemy na aspekty edukacyjne. Ostatnie lata zdeterminowane są działaniami edukacyjnymi najmłodszych w ramach kampanii „Kolejowe ABC”, której adresatami są dzieci i młodzież w wieku szkolnym i przedszkolnym oraz ich nauczyciele i wychowawcy. Coraz częściej to właśnie dzieci uczą dorosłych – kierowców – zasad zachowania na przejazdach.

Istotnym działaniem jest również Projekt Akademii Bezpieczeństwa Kolejowego (ABK) (wcześniej Akademia UTK). Jest to projekt szkoleniowy, którego zasadniczym celem jest kształtowanie bezpiecznego i konkurencyjnego oraz sprawnie funkcjonującego systemu kolejowego przez wyrównywanie poziomu wiedzy i kompetencji uczestników sektora transportu kolejowego, a także upowszechnianie dobrych praktyk. Projekt obejmuje przede wszystkim organizację i prowadzenie szkoleń o zasięgu ogólnokrajowym z zakresu bezpieczeństwa kolejowego dla przedstawicieli rynku kolejowego, a także pracowników Urzędu Transportu Kolejowego, odpowiedzialnych za prowadzenie działań nadzorczych nad bezpieczeństwem systemu kolejowego. Uczestnicy szkoleń, warsztatów i seminariów otrzymują nie tylko merytoryczne uzupełnienie wiedzy, ale także gotowe materiały w postaci poradników czy prezentacji.

Na łamach wydawnictw oraz strony internetowej UTK dostępne są również opracowania promujące stosowane rozwiązania techniczne czy organizacyjne, rekomendowane jako gotowe narzędzia propagujące ideę kultury bezpieczeństwa.

Robimy bardzo dużo, by również poprzez własne działania dawać przykład prawidłowego rozumienia bezpieczeństwa. To nie zawsze są proste i łatwe działania, a do tego efekt może być odłożony w czasie.

Długotrwałość zmian wynika często z uwarunkowań determinowanych koniecznością przeprowadzenia procesów legislacyjnych. Czy Urząd planuje jakieś inicjatywy dotyczące zmian prawnych w zakresie bezpieczeństwa transportu kolejowego?

Tak, chcielibyśmy realnie oddziaływać na redukcję wpływu czynnika ludzkiego na występujące zdarzenia kolejowe. Obecnie podczas egzaminu kandydata na maszynistę nie jest

weryfikowana jego zdolność do zarządzania sytuacjami trudnymi i niebezpiecznymi. Podczas praktycznej części egzaminu istnieje znikoma szansa na wystąpienie sytuacji potencjalnie niebezpiecznej. Jazda praktyczna może odbywać się po dowolnej części poznanej infrastruktury kolejowej danego zarządcy infrastruktury i w dowolnym czasie. W związku z tym istnieje duża luka w systemie oceny kompetencji personelu kolejowego. A to przecież jakość szkolenia kadr oraz właściwa ocena nabytych umiejętności w procesie egzaminowania ma największy wpływ na minimalizację zagrożeń związanych z czynnikiem ludzkim w transporcie. Konkluzja jest jedna – pracownicy przygotowani odpowiednio na szkoleniach wstępnych mają szansę na lepsze funkcjonowanie w środowisku zawodowym w przyszłości.

W obowiązującym stanie prawnym osoby prowadzące pojazdy w transporcie kolejowym, jako jedyne spośród osób odpowiedzialnych za bezpieczeństwo pasażerów i przewożonych towarów, przechodzą egzaminy przeprowadzane przez podmioty prowadzące działalność gospodarczą, które nastawione są na wynik ekonomiczny. W każdej pozostałej części sektora transportu egzaminy wykonuje organ państwowy. W przypadku transportu drogowego egzaminy przeprowadzane są przez Wojewódzkie Ośrodki Ruchu Drogowego. W transporcie morskim egzaminuje Urząd Morski, a w transporcie lotniczym Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

Dlatego podjęliśmy decyzję o wprowadzeniu sporych zmian w obszarze szkolenia i egzaminowania maszynistów, powołując projekt Centrum Monitorowania i Egzaminowania Maszynistów.

Po wdrożeniu niezbędnych zmian legislacyjnych nastąpi rozdzielenie funkcji szkolenia i egzaminowania maszynistów. Szkoleniem w dalszym ciągu będą się zajmować ośrodki szkolenia maszynistów i kandydatów na maszynistów, a egzaminy będą prowadzone przez egzaminatorów zatrudnianych przez Prezesa UTK. Wierzę, że zwiększenie bezstronności egzaminów zapewni również podniesienie jakości kształcenia kandydatów na maszynistów, a co za tym idzie – bezpieczeństwa na szlakach.

Jeśli chodzi o efekty działań – co zyskuje system kolejowy dzięki kulturze bezpieczeństwa?

Zasady i wartości wdrażane przez podmioty rynku kolejowego w ramach idei kultury bezpieczeństwa stanowią punkt wyjścia w procesie kreowania bezpiecznej i innowacyjnej kolei. Wierzę, że w obecnych czasach, gdy priorytetem stały się przede wszystkim aspekty ekonomiczne, wspólnie, na wszystkich szczeblach, dzięki współpracy i celowi, który nam przyświeca, wiele się zmieni – że nasze działania ukierunkowane na rozwój kultury bezpieczeństwa pozwolą rozwiązać pojawiające się w branży kolejowej problemy.