



**MINISTER
TRANSPORTU, BUDOWNICTWA
I GOSPODARKI MORSKIEJ**

Nr TK-5-5110-2-15/12

Według rozdzielnika

Odpowiadając na skierowaną do Prezesa Rady Ministrów Pana Donalda Tuska petycję w sprawie naprawy stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego, przekazaną podczas manifestacji przed Kancelarią Prezesa Rady Ministrów w dniu 3 kwietnia 2012 r., uprzejmie informuję, co następuje.

Relacja udziału środków przeznaczonych na inwestycje drogowe do środków przeznaczonych na inwestycje kolejowe jest przede wszystkim konsekwencją sposobu alokacji środków w budżecie Unii Europejskiej na Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko. W perspektywie finansowej UE na lata 2007-2013 na inwestycje drogowe przeznaczono 58% środków (11,1 mld euro); na inwestycje kolejowe 25% (4,8 mld euro), czyli środki przeznaczone na drogi są 2,32 razy większe niż na kolej. Konsekwencją takiego sposobu podziału środków jest ustalenie w podobnej proporcji poziomu wkładu krajowego przeznaczonego na współfinansowanie projektów drogowych i kolejowych, czego rezultatem jest rozdysponowanie w budżecie państwa konkretnych kwot na inwestycje drogowe i kolejowe.

Ponadto, zgodnie z art. 37i ustawy z dnia 27 października 1994 r. o autostradach płatnych oraz o Krajowym Funduszu Drogowym (Dz. U. z 2004 Nr 256 poz. 2571, z późn. zm.) kwota stanowiąca 80% opłaty paliwowej stanowi przychód Krajowego Funduszu Drogowego, a kwota stanowiąca 20% tej opłaty (powiększana w latach 2010-2015 o 100 mln zł) - przychód Funduszu Kolejowego, co oznacza, że środki z opłaty paliwowej przeznaczane na infrastrukturę drogową są około 4 razy większe niż na infrastrukturę kolejową i w rezultacie ich relacja to 80:20. Obecnie trwają prace nad nową perspektywą finansową UE na lata 2014-2020. Możliwość uzyskania proporcji 60:40 będzie zależeć od ostatecznego kształtu przyjętego budżetu UE, określającego w jaki sposób podzielone zostaną środki na infrastrukturę drogową i kolejową.

Zgodnie z przepisami art. 10 ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94, z późn. zm.) Prezes Urzędu Transportu Kolejowego jest centralnym organem administracji rządowej będącym krajową władzą bezpieczeństwa i krajowym regulatorem transportu kolejowego w rozumieniu przepisów Unii Europejskiej z zakresu bezpieczeństwa i regulacji transportu kolejowego, właściwym m. in. w sprawach:

- 1) nadzoru technicznego nad eksploatacją i utrzymaniem linii kolejowych oraz pojazdów kolejowych,
- 2) bezpieczeństwa ruchu kolejowego,
- 3) licencji i świadectw maszynistów,

W strukturach organizacyjnych Urzędu Transportu Kolejowego sprawami bezpieczeństwa i nadzoru nad bezpieczeństwem w transporcie kolejowym zajmują się: Departament Bezpieczeństwa Kolejowego, Departament Nadzoru oraz siedem Oddziałów Terenowych Urzędu Transportu Kolejowego.

Według informacji Urzędu Transportu Kolejowego w roku 2011 upoważnieni pracownicy przeprowadzili 476 kontroli w zakresie bezpieczeństwa transportu kolejowego. Kontrolom poddano zarówno przewoźników kolejowych, zarządców infrastruktury kolejowej, użytkowników bocznic kolejowych jak również inne podmioty zajmujące się transportem kolejowym.

W związku z powyższym wydaje się, iż na chwilę obecną nie ma potrzeby tworzenia kolejnego organu odpowiedzialnego za kwestie bezpieczeństwa i nadzoru nad bezpieczeństwem na kolei.

Zgodnie z art. 13 ust. 5 ww. ustawy o transporcie kolejowym, Prezes UTK zatwierdza dla zarządców infrastruktury, przewoźników kolejowych oraz użytkowników bocznic kolejowych ubiegających się o świadectwo bezpieczeństwa opracowane przez nich przepisy wewnętrzne, określające odpowiednio: zasady i wymagania dotyczące bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego i utrzymania infrastruktury kolejowej, warunki techniczne oraz zasady i wymagania związane z utrzymaniem i eksploatacją pojazdów kolejowych.

Również zgodnie z implementowanymi w art. 18a i 18b ustawy o transporcie kolejowym, art. 10 i 11 dyrektywy 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei, wydawane przez Prezesa UTK:

- dla zarządcy infrastruktury autoryzacja bezpieczeństwa, obejmuje oprócz dokumentu akceptującego system zarządzania bezpieczeństwem, dokument akceptujący wewnętrzne przepisy, w celu spełnienia przez zarządcę określonych wymagań niezbędnych do bezpiecznego projektowania, eksploatacji i utrzymania infrastruktury kolejowej, w tym systemu nadzoru ruchu kolejowego i sygnalizacji,
- dla przewoźnika kolejowego certyfikat bezpieczeństwa, który oprócz części akceptującej system zarządzania bezpieczeństwem obejmuje część sieciową, dokument akceptujący przepisy wewnętrzne przyjęte przez przewoźnika kolejowego w celu spełnienia wymagań niezbędnych do bezpiecznego wykonywania przewozów kolejowych na danej sieci kolejowej.

W związku z powyższym, zgodnie z dyrektywą 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei, do zadań Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego będącego krajową władzą bezpieczeństwa nie należy opracowywanie, lecz zatwierdzanie przepisów wewnętrznych przed wydaniem zarządcy infrastruktury dokumentu uprawniającego do zarządzania infrastrukturą kolejową, jakim jest autoryzacja bezpieczeństwa, a przewoźnikowi kolejowemu przed wydaniem dokumentu uprawniającego do uzyskania dostępu do infrastruktury kolejowej, jakim jest certyfikat bezpieczeństwa.

Zagadnienia dotyczące stosunku pracy pracowników związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz ustalenie czasu szkoleń okresowych tych pracowników, są przedmiotem pracy Zespołu do spraw Bezpieczeństwa w Transporcie Kolejowym. Ustalenia na nim zapadłe będą podstawą do wprowadzenia stosownych zmian w przepisach powszechnie obowiązujących w tym zakresie.

Począwszy od dnia 31 maja 2012 r. proces certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie wagonów towarowych (ECM), będzie odbywał się zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) Nr 445/2011 z dnia 10 maja 2011 r. w sprawie systemu certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie w zakresie obejmującym wagony towarowe oraz zmieniające rozporządzenie (WE) Nr 653/2007. Proces ten powinien wprowadzić jednolite procedury utrzymania pojazdów kolejowych.

Według informacji Urzędu Transportu Kolejowego zdecydowana większość zaleceń oraz rekomendacji wydanych przez Przewodniczącą Państwowej Komisji

Badania Wypadków Kolejowych została zrealizowana przez jej adresatów. I tak dla przykładu:

1. Po wypadku na szlaku Kępice-Korzybie:

- 1) od czasu wypadku pociągi kursujące na odcinku Słupsk-Miastko obsługiwane są autobusami szynowymi SN71 i SN73. Nie występuje wyznaczanie lokomotyw jednokabinowych do prowadzenia pociągów. W przypadku podjęcia obsługi pociągu lokomotywą jednokabinową na ww. odcinku, w oraz ograniczonej widoczności lub jazdy „tyłem”, będzie wyznaczana podwójna obsada lokomotywy,
- 2) PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. poinformowały Urząd Transportu Kolejowego, że system Kapsch został zdemontowany. Na odcinku linii Szczecinek - Korzybie został wbudowany światłowód, z wykorzystaniem którego eksploatowany jest system łączności zapowiadawczej SLK oraz system zdalnego sterowania radiolącznością zapewniający pełne pokrycie zasięgiem radiowym linii kolejowej Szczecinek - Słupsk. Ponadto w chwili obecnej przygotowany jest wniosek inwestycyjny na wymianę urządzeń sterowania ruchem kolejowym i zastosowanie sygnalizacji zgodnej z obowiązującymi przepisami.

2. Po wypadku na stacji Białystok:

- 1) w celu wdrożenia rekomendacji zobowiązano przewoźników kolejowych do sporządzenia wykazów pracowników posiadających prawa kierowania pojazdem kolejowym wraz z określeniem charakteru ich zatrudnienia (umowa o pracę, umowy cywilno-prawne), przedłożenia wykazów do UTK oraz do ich bieżącej aktualizacji,
- 2) Prezes Urzędu Transportu Kolejowego pismem z dnia 5 marca 2012 r. nakazał przeprowadzenie kontroli doraźnych wykonywanych na lokomotywach przewoźników kolejowych, w szczególności w zakresie działania urządzeń czujności na lokomotywach, przy obsłudze pociągów w podwójnej trakcji, zarówno na szczeblu Oddziałów Terenowych, jak i z udziałem pracowników Departamentu Bezpieczeństwa Kolejowego. Zadanie ma charakter działania ciągłego,
- 3) kontrola w ORLEN KolTrans Sp. z o.o. w zakresie spełniania warunków posiadanych licencji na wykonywanie przewozów kolejowych rzeczy oraz spełniania warunków określonych w dokumentacji systemu zarządzania bezpieczeństwem prowadzona przez upoważnionych pracowników Oddziału

Terenowego w Warszawie aktualnie dobiega końca. Wyniki kontroli będą znane w najbliższym czasie. Kontrole Hagans Logistic Sp z o.o. i Hagans Logistics Sp. z o.o. w zakresie współpracy z przewoźnikiem i spełniania warunków, jakimi powinni podlegać prowadzący pojazdy kolejowe, jest aktualnie prowadzona przez upoważnionych pracowników Oddziału Terenowego w Gdańsku. Wyniki kontroli będą znane pod koniec kwietnia 2012 r.,

- 4) kontrola przeprowadzona przez upoważnionych pracowników Oddziału Terenowego w Warszawie w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakładzie Linii Kolejowych w Białymstoku, potwierdziła dostosowanie zapisów w Regulaminie Technicznym Stacji Białystok do obecnego układu torowego i urządzeń sterowania ruchem kolejowym,
- 5) PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. na długo przed poważnym wypadkiem w Białymstoku, (bo w 2009 r.) wprowadziła System Ewidencji Pracy Eksploatacyjnej (SEPE), który umożliwia częściowo bieżące śledzenie przewozu towarów niebezpiecznych wysokiego ryzyka (TNWR).

3. Po wypadku na stacji Baby:

- 1) wszyscy przewoźnicy kolejowi oraz zarządcy infrastruktury kolejowej przeprowadzili nadzwyczajne szkolenia (pouczenia) lub prowadzą szkolenia pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z bezpieczeństwem i prowadzeniem ruchu kolejowego oraz prowadzących pojazdy kolejowe,
- 2) zastrzeżenia wśród przewoźników budzi rekomendacja Przewodniczącego Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych dotycząca obowiązku zainstalowania na lokomotywach kamer. Podstawowymi przyczynami zgłaszanych zastrzeżeń są:
 - a) brak podstaw prawnych do wydania rekomendacji,
 - b) brak precyzyjnie określonych parametrów technicznych dla kamer, które mają zostać zainstalowane na lokomotywach. W ocenie przewoźników należy wcześniej określić minimalne wymagania techniczne i funkcjonalne dla systemu rejestracji CCTV oraz audio. Powinny one dotyczyć wymagań wobec sprzętu jakości rejestracji obrazu i dźwięku, synchronizacji nagrań oraz formatu zapisu obrazu i dźwięku,
 - c) wysokie koszty sprzętu i instalacji,

d) obawy utraty gwarancji dla lokomotyw po dokonaniu ingerencji polegającej na zainstalowaniu kamer.

Powyższe zagadnienie jest jednym z tematów prac Zespołu do spraw Bezpieczeństwa w Transporcie Kolejowym.

Straż Ochrony Kolei, zgodnie z art. 15 ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (Dz. U. Nr 84, poz. 948, z późn. zm.), ma pozostać w strukturze organizacyjnej Polskich Linii Kolejowych S.A.

Zasady dopuszczania do eksploatacji prototypów: typu budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz typu pojazdu kolejowego weryfikuje Urząd Transportu Kolejowego.

Prototypy wprowadzane dotychczas do eksploatacji podlegały tzw. trzyetapowemu procesowi.

Pierwszy etap polega na tym, że Urząd Transportu Kolejowego wydaje, na podstawie ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 Nr 16 poz. 94 z późn. zm.), na warunkach określonych przez Urząd zezwolenia jednorazowe, umożliwiające przeprowadzenie badań koniecznych przez upoważnioną jednostkę badawczą.

Drugi etap polega na tym, że Prezesa UTK wydaje na podstawie rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 30 kwietnia 2004 r. w sprawie świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz typu pojazdu kolejowego (Dz. U. Nr 103, poz. 1090, z późn. zm.) terminowe świadectwo dopuszczenia do eksploatacji. Terminowe świadectwo dopuszczenia do eksploatacji dotyczy wykonania prób eksploatacyjnych, które prowadzone jest przez producenta, przewoźnika kolejowego lub zarządcę infrastruktury i upoważnioną jednostkę badawczą, w oparciu o program prób opracowany przez upoważnioną jednostkę badawczą. Wydanie terminowego świadectwa dopuszczenia do eksploatacji poprzedzone jest wykonaniem badań koniecznych, które określone są w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 12 października 2005 r. w sprawie zakresu badań koniecznych do uzyskania świadectw dopuszczenia do eksploatacji typów budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz typów pojazdów kolejowych (Dz. U. Nr 212, poz. 1772, z późn. zm.).

Trzeci etap polega na tym, że Prezesa UTK wydaje, na podstawie rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 30 kwietnia 2004 r. w sprawie świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz typu pojazdu kolejowego (Dz. U. Nr 103, poz. 1090, z późn. zm.), bezterminowe świadectwo dopuszczenia do eksploatacji, które poprzedzone jest wydaniem pozytywnej opinii przez upoważnioną jednostkę badawczą i przewoźnika kolejowego lub zarządcę infrastruktury.


Z upoważnienia
MINISTRA
TRANSPORTU, BUDOWNICTWA
I GOSPODARKI MORSKIEJ
Andrzej Massel
Podsekretarz Stanu

Rozdzielnik:

- Leszek Miętek - Prezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce,
- Henryk Grymel – Przewodniczący Rady Sekcji Krajowej Kolejarzy NSZZ „Solidarność”,
- Stanisław Stolorz – Przewodniczący Federacji ZZZ PKP,
- Jerzy Rokicki-Kielar – Prezes Związku Zawodowego Kolejarzy w Przemysłu,
- Władysław Gajdek – Przewodniczący Zarządu Krajowego Ogólnopolskiego Związku Zawodowego Straży Ochrony Kolei,
- Aleksander Motyka – Przewodniczący Związku Zawodowego Dyżurnych Ruchu Polskich Kolei Państwowych,
- Jacek Drożdziel – Przewodniczący Rady Krajowej Związku Zawodowego Drużyn Konduktorskich w RP,
- Piotr Dubrownik – Przewodniczący MZZ Rewidentów Taboru,
- Waldemar Ziobro – Przewodniczący Zarządu Krajowego Związku Zawodowego Pracowników Warsztatowych,
- Tadeusz Gawin – Przewodniczący Federacji Związków Zawodowych Pracowników Automatyki i Telekomunikacji PKP.