



# Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-4.054.3.2024  
Warszawa, 22 maja 2024

**Pan  
Szymon Hołownia  
Marszałek Sejmu  
Rzeczypospolitej Polskiej**

*Szanowny Panie Marszałku,*

w odpowiedzi na interpelację nr 2534 Posła na Sejm RP Pana Jacka Tomczaka z dnia 24 kwietnia br. w sprawie *bezpieczeństwa ruchu kolejowego*, poniżej przedstawiam stosowne wyjaśnienia.

Charakterystyka pracy dyżurnych ruchu w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. została uregulowana przepisami, rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 11 stycznia 2021 r. (Dz. U. z 2021 r. poz. 101, z późn. zm.) w sprawie *pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych*. Ponadto regulacjami obowiązującymi w Spółce odnoszącymi się do przedstawionych w interpelacji zagadnień są: „Instrukcja o przygotowaniu i doskonaleniu zawodowym pracowników PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Ia-5” (dalej: instrukcja pracownicza) i „Instrukcja o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym Ir-8” (dalej: instrukcja bezpieczeństwa).

Mając na uwadze wyżej wymienione regulacje dyżurny ruchu może pracować na różnych posterunkach ruchu, pod warunkiem uzyskania autoryzacji przeprowadzanej przez pracodawcę. Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 11 stycznia 2021 r. i w myśl instrukcji pracowniczej, jako autoryzację należy rozumieć praktyczne sprawdzenie w miejscu pracy wiadomości i umiejętności pracownika, który zdał egzamin kwalifikacyjny na dane stanowisko kolejowe. Uzyskanie autoryzacji i sprawdzenie wiedzy stanowi potwierdzenie znajomości przez pracownika specyfiki pracy na danym posterunku, w tym umiejętność obsługi urządzeń sterowania ruchem kolejowym (dalej: srk), w jakie dany posterunek jest wyposażony oraz innych aspektów związanych z bezpieczeństwem prowadzenia ruchu kolejowego.

Odnosząc się do działania Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem SMS (dalej: System SMS) w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. pragnę zauważyć, że w Spółce przyjęte są i obowiązują regulacje bezpieczeństwa zgodnie z Rozporządzeniem Komisji (UE) 2018/762 z dnia 8 marca 2018 r. ustanawiającym wspólne metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do wymogów dotyczących systemu zarządzania bezpieczeństwem na podstawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 oraz uchylającym rozporządzenia Komisji (UE) nr 1158/2010 i (UE) nr 1169/2010. Przyjęte regulacje zawierają również opracowane procedury i wdrożone działania w obszarze utrzymania i diagnostyki eksploatowanych urządzeń. Dostosowane są one do rodzaju

zdarzenia. Wystąpienie awarii urządzeń sterowania ruchem wiąże się z podjęciem natychmiastowych działań, które mają na celu minimalizowania jej skutków, jak również dalsze, bezpieczne prowadzenie ruchu kolejowego.

W opinii Spółki przekazane w interpelacji uwagi dotyczące Systemu SMS odnoszące się do struktur kierowniczych w Spółce sugerują, że „w interesie kierownictwa jest aby ilość zgłoszeń była minimalna” co powoduje, że kierownictwo „wywiera presję aby szeregowych pracownikach aby nie odnotowywali w dokumentacji niesprawności urządzeń i incydentów kolejowych” jest bezzasadna. Jedną z idei każdego systemu bezpieczeństwa jest kształtowanie i doskonalenie zasad postępowania w oparciu o procedury tak, żeby każda osoba w organizacji знаła procedury postępowania w określonych sytuacjach. Konieczność szybkiego działania w oparciu o przyjęte modele postępowania dotyczące całej organizacji mają na celu eliminację sytuacji, w której pracownik zatrudniony na stanowisku dyżurnego ruchu nie wie jaką ma podjąć decyzję.

W zakresie funkcjonującego w Spółce Systemu SMS, system ten jest kluczowy dla zapewnienia bezpieczeństwa transportu kolejowego i ma na celu minimalizację poziomu ryzyka prowadzonej działalności oraz ciągłe obniżanie liczby zdarzeń kolejowych występujących na obszarze sieci kolejowej zarządzanej przez Spółkę. Jednym z elementów Systemu SMS przyczyniającym się do poprawy bezpieczeństwa są wyznaczone cele bezpieczeństwa wraz z planami ich realizacji. Przyjęte w Spółce cele bezpieczeństwa w zakresie wypadkowości realizowane są za pomocą określonych działań opisanych w Programie Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Kolejowego na dany rok oraz przypisanych wskaźników, których zadaniem jest m.in. obniżenie liczby zdarzeń na sieci kolejowej Spółki. Określone cele bezpieczeństwa oraz wskaźniki, jak również podejmowane w ramach nich działania realizowane są przez wszystkie komórki i jednostki organizacyjne Spółki, w tym również przez Zakłady Linii Kolejowych (dalej: Zakłady). Działania kierownictwa Zakładów są kluczowe dla osiągnięcia przedmiotowych celów, ponieważ to kierownictwo Zakładów ma bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo w ramach zarządzanych obszarów i może reagować na bieżące zdarzenia, podejmować skuteczne inicjatywy prewencyjne, jak również planować i wdrażać długoterminowe strategie mające na celu ciągłe zmniejszanie liczby wydarzeń kolejowych. Ponadto warto podkreślić, iż przedmiotowe statystyki odzwierciedlają również realne działania podejmowane przez kierownictwo Zakładów w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa i minimalizacji ryzyka zdarzeń, a tym samym tym samym odzwierciedlają kulturę bezpieczeństwa w organizacji, za którą kierownictwo Zakładów ponosi odpowiedzialność.

Odnosząc się do zgłoszenia nieprawidłowości na skrzynkę bezpieczeństwa Urzędu Transportu Kolejowego informuję, że sprawa w pierwszej kolejności kierowana jest do Centrali Spółki, a następnie do właściwego terytorialnie Zakładu, gdzie podlega wstępnej analizie przez wyznaczonych pracowników nadzoru pod kątem ewentualnego zakwalifikowania zgłoszenia w oparciu o wymogi instrukcji bezpieczeństwa. Instrukcja ta zgodna jest z postanowieniami rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym (Dz. U. z 2016 r. poz. 369).

Przytoczone w interpelacji zgłoszenie na skrzynkę bezpieczeństwa Urzędu Transportu Kolejowego dotyczące przetwornic srk na linii kolejowej nr 61, dotyczy najprawdopodobniej incydentu z dnia 30 listopada 2016 r. z godz. 20:30 na stacji

Kochanowice, dotyczącego wadliwie działających przetwornic na omawianej stacji. Przywoływane zgłoszenie skierowane zostało do Spółki przez Urząd Transportu Kolejowego Oddział w Katowicach w dniu 3 listopada 2017 r. poprzez pisemne wezwanie Zakładu do udzielenia informacji. Zakład, po wstępnym rozeznaniu problemu, podjął decyzję o powołaniu komisji kolejowej celem szczegółowego ustalenia okoliczności sprawy. W następstwie prac komisji ustalono, że przetwornice, które wówczas były eksploatowane działały prawidłowo, co potwierdziły roczne protokoły diagnostyczne urzędów srk. Zgłoszenie zostało dogłębnie zbadane i nie potwierdzono faktu zaistnienia „nielegalnego procederu” na terenie Zakładu.

W 2018 r. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. na linii kolejowej nr 61 na odcinku od posterunku odgałęźnego Liswarty do stacji Kochanowice dokonała wymiany przetwornic elektromechanicznych na elektroniczne. Przeprowadzona wymiana wynikała z konieczności zastąpienia urządzeń technologicznie starszych (ale sprawnych technicznie) na przetwornice nowej generacji, jakimi są przetwornice elektroniczne.

Opisana powyżej sytuacja wskazuje, że Spółka traktuje kwestię incydentów poważnie i nie bagatelizuje żadnych zdarzeń, które mogą wpłynąć na bezpieczeństwo na sieci kolejowej. Bezpieczeństwo jest jej absolutnym priorytetem, a wszelkie incydenty są dokładnie analizowane, aby zapobiegać ich powtarzaniu się w przyszłości. Spółka stosuje procedury zarządzania bezpieczeństwem i reagowania na incydenty, które są zgodne z międzynarodowymi standardami oraz krajowymi przepisami prawnymi. Działania te mają na celu ochronę pasażerów, pracowników oraz infrastruktury kolejowej.

Pragnę zwrócić uwagę, że przytoczony w interpelacji przykład dotyczy zgłoszenia z 2016 r. aktualnie obowiązująca wersja Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem SMS w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. została opracowana w 2023 r.

*Łączę wyrazy szacunku,*

z upoważnienia Ministra Infrastruktury  
Piotr Malepszak  
Podsekretarz Stanu

Dokument podpisany elektronicznie.