

Warszawa, dnia 09 lutego 2017 r.



Prezes
Urzędu Transportu Kolejowego
Ignacy Góra

DBK-WSZM.49.84.2016.4.RP

Związek Zawodowy Maszynistów
Kolejowych w Polsce
Komisja Obrony Praw Pracowniczych

ul. Grójecka 17
02-021 Warszawa

Grzegorz P. P. P.

Mając na uwadze zadania Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Prezesem UTK”, określone w art. 13 ust. 1a pkt 7 ustawy z 28 marca 2013 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2016 r., poz. 1727 z późn. zm.), związane z nadzorem nad zachowaniem bezpieczeństwa w transporcie kolejowym, a także w odpowiedzi na pismo Komisji Obrony Praw Pracowniczych Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce, zwanej dalej „Komisją”, z 7 listopada 2016 r. sygn. ZZM KOPP-24/2016 dotyczące zgłoszenia uwag odnośnie zagadnień związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego, wyjaśniam, co następuje.

- 1. Zgłaszanie gotowości pociągu do odjazdu dyżurnemu ruchu przy użyciu urządzeń radiołączności pociągowej z podaniem m.in. informacji o znajdowaniu się w składzie pociągu wagonów z towarem niebezpiecznym lub towarem niebezpiecznym wysokiego ryzyka, a możliwość podsłuchania rozmów oraz powzięcie informacji przez osoby niepowołane.**

Wymóg zgłoszenia gotowości pociągu do odjazdu wynika z § 34 ust. 1 Regulaminu przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach rozkładu jazdy pociągów 2016/2017 PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., zgodnie z którym gotowość pociągu przewoźnika do odjazdu ze stacji początkowej lub stacji pośredniej (...) zgłasza dyżurnemu ruchu maszynista prowadzący pociąg, w przypadku pociągów pasażerskich – po uzgodnieniu z kierownikiem pociągu.

Z kolei stosownie do § 34 ust. 2 pkt 4 ww. Regulaminu, zgłoszenie dokonywane jest przy użyciu radiołączności pociągowej z podaniem m.in. *informacji o znajdowaniu się w składzie pociągu wagonów z towarem niebezpiecznym lub/i towarem niebezpiecznym wysokiego ryzyka (TWR), podając ich liczbę i numery UN przewożonego towaru lub/i przesyłki nadzwyczajnej, podając numer uzyskanej zgody na przewóz przesyłki nadzwyczajnej będącej jednocześnie zarządzeniem przewozu przesyłki nadzwyczajnej (adres cztery) w komunikacji międzynarodowej lub krajowej bądź zarządzenia przewozu przesyłki nadzwyczajnej (adres cztery).*

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 1 z 5

Zgodnie z punktem 1.4.3.6 Regulaminu dla międzynarodowego przewozu kolejami towarów niebezpiecznych, zwanym dalej „RID”, zarządca infrastruktury kolejowej musi mieć w każdym momencie przewozu szybki i nieograniczony dostęp do informacji o:

- zestawieniu pociągu, poprzez wskazanie numeru każdego wagonu i jego rodzaju,
- numerach UN przewożonych towarów niebezpiecznych w każdym wagonie, jeżeli powinny być wpisane do dokumentu przewozowego,
- umiejscowieniu każdego wagonu w składzie pociągu.

Zaznaczenia wymaga w tym miejscu fakt, że zapewnienie ciągłego monitorowania i możliwości uzyskania niezwłocznych informacji o stanie i konfiguracji realizowanego przewozu towarów niebezpiecznych, w tym towarów niebezpiecznych wysokiego ryzyka, jest możliwe m.in. dzięki wypełnianiu obowiązku zgłaszania przez maszynistów gotowości odjazdu poszerzonej o dane przewożonego ładunku. Uwzględniając RID, zarządca infrastruktury kolejowej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w przepisach wewnętrznych, tj. m.in. w Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1 (R-1), określił sposób przekazywania informacji o znajdowaniu się w składzie pociągu wagonów z towarem niebezpiecznym lub/i towarem niebezpiecznym wysokiego ryzyka. Jednocześnie zarządca infrastruktury, w celu wypełnienia postanowień RID, posiada stosowne systemy informatyczne (m.in. SWDR – System Wspomagania Dyżurnych Ruchu) zapewniające personelowi odpowiedzialnemu za prowadzenie ruchu odpowiednio wczesne sygnalizowanie przesylek wymagających szczególnego nadzoru. Każdorazowe zgłoszenie gotowości odjazdu pociągu, w którego składzie znajdują się towary niebezpieczne, w tym towary wysokiego ryzyka, ogranicza możliwość wystąpienia nieścisłości bądź przeoczeń i błędów ludzkich, w wyniku których niemożliwe jest skuteczne monitorowanie przebiegu procesu przewozowego TWR. Dzięki stałej komunikacji pomiędzy przedstawicielami przewoźnika (drużyna trakcyjna) a zarządcy infrastruktury (dyżurni ruchu) możliwa jest bieżąca weryfikacja poprawności danych, a co za tym idzie skuteczny proces monitorowania procesu przewozowego.

Nie można przeoczyć faktu, że na zarządcy infrastruktury i na przewoźniku kolejowym ciąży obowiązek sprawowania właściwego nadzoru nad pociągami z towarami niebezpiecznymi wysokiego ryzyka. Zgodnie z ustawą z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych (tekst jednolity: Dz. U. z 2016 r., poz. 1834), za brak nadzoru nad pociągiem z towarem niebezpiecznym grozi kara pieniężna.

Uwzględniając ww. argumenty, wymóg informowania dyżurnych ruchu przez maszynistów o obecności w składzie pociągu wagonów z towarami niebezpiecznymi i/lub z towarami niebezpiecznymi wysokiego ryzyka przy zgłaszaniu gotowości wynika z konieczności weryfikacji danych przekazywanych zarządcy infrastruktury przez przewoźnika na etapie zamawiania trasy. Powyższe ma na celu zwiększenie poziomu bezpieczeństwa – jest bowiem elementem ciężącego na zarządcy infrastruktury kolejowej obowiązku śledzenia przesylek z towarami niebezpiecznymi lub z towarami niebezpiecznymi wysokiego ryzyka.

Nadmienić trzeba, że zgodnie z RID każdy środek transportu przewożący towary niebezpieczne, również wysokiego ryzyka, musi być w odpowiedni sposób oznakowany, a oznakowanie to powinno wykazywać się odpowiednią trwałością i czytelnością określoną w RID. Dlatego też dla powzięcia informacji o przewożonych towarach niebezpiecznych przez osoby niepowołane wystarczy sama obserwacja stacji kolejowej, na której odbywa się wyprawianie pociągu i każdy postój. Wobec powyższego wtórnym staje się podsłuchiwanie rozmów przez urządzenia łączności w celu uzyskania ww. informacji. Ponadto nie można

pominać faktu, iż akt terrorystyczny jest każdorazowo różnie umotywowanym ideologicznie, ale przede wszystkim planowanym i zorganizowanym działaniem pojedynczych osób lub grup skutkującym naruszeniem istniejącego porządku prawnego. Dlatego monitorowanie przesyłek, które zgodnie z definicją zawartą w RID mogą zostać użyte niezgodnie ze swoim przeznaczeniem, zapewnia natychmiastowe ograniczenie ewentualnych skutków takich działań.

2. Propozycja rozważenia zasadności obowiązujących przepisów dotyczących podawania sygnału „Bacność”.

Stosowanie sygnału Rp 1 „Bacność” przez maszynistów na polskiej sieci kolejowej jest zagadnieniem złożonym i powiązanim m.in. z poziomem kultury bezpieczeństwa kierujących pojazdami drogowymi. Zaproponowane przez Państwa rozwiązanie należy natomiast traktować jako wstęp do dyskusji nad tą kwestią.

Poniżej zostały przedstawione obowiązujące obecnie zasady stosowania sygnału RP 1 „Bacność”. Stosownie do § 96 ust. 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r., poz. 230, z późn. zm.), zwanego dalej „rozporządzeniem”, stosuje się sygnał ostrzeżenia: sygnał Rp 1 „Bacność”: jeden długi ton dźwiękowym urządzeniem ostrzegającym lokomotywy.

Natomiast zgodnie z regulacją wyrażoną w § 96 ust. 2 rozporządzenia, sygnał Rp 1 „Bacność” maszynista daje:

- 1) w razie konieczności zwrócenia uwagi pracowników kolejowych, podróżnych lub innych osób znajdujących się na torze lub w jego pobliżu;
- 2) po zatrzymaniu pociągu przed semaforem wjazdowym lub odstępowym nadającym sygnał „Stój”, wątpliwy lub nieoświetlony albo białe światło przy zbitym szkłe sygnałowym, z wyjątkiem semafora odstępowego blokady samoczynnej, jeżeli maszynista nie może porozumieć się z dyżurnym ruchu za pomocą środków łączności;
- 3) na wezwanie kierownika pociągu, przed odjazdem pociągu pasażerskiego zatrzymanego na szlaku;
- 4) przed każdym ruszeniem podczas pracy pociągu technologicznego zarządcy infrastruktury, maszyny torowej i pojazdu pomocniczego, w celu ostrzeżenia robotników pracujących na torze lub obok niego;
- 5) przed wskaźnikami W6, W6a, W6b i W7 oraz kilkakrotnie na odcinku od wskaźnika W6b do przejazdu, a ponadto podczas niekorzystnych warunków atmosferycznych – po minięciu wskaźnika W6a przy zbliżaniu się do przejazdu; na odcinku od miejsca ustawienia wskaźnika do momentu minięcia przejazdu przez czoło pojazdu kolejowego maszynista pojazdu kolejowego podaje sygnał Rp 1 „Bacność”;
- 6) przed każdym ruszeniem z miejsca pociągu towarowego z ludźmi;
- 7) przed każdym ruszeniem z postoju niepilotowanego manewrującego pojazdu trakcyjnego, gdy jazda manewrowa odbywa się na polecenie dyżurnego ruchu, nastawniczego lub zwrotniczego.

Podkreślić należy, iż § 96 ust. 2 pkt 5 rozporządzenia stanowi, że ocena rzeczywistego stanu warunków atmosferycznych pozostaje kwestią uznaniową, której dokonuje prowadzący pojazd kolejowy i która nie podlega żadnemu doprecyzowaniu w przepisach powszechnie obowiązujących, czy też regulacjach wewnętrznych przewoźników.

/ opracowano w formie naturalnego dokumentu elektronicznego /

Strona 3 z 5

Wskazać ponadto należy, że kierujący pojazdami kolejowymi obowiązani są podawać sygnał Rp 1 zgodnie z postanowieniami § 12 Instrukcji sygnalizacji Ie-1 (E-1), zwanej dalej „Instrukcją Ie-1”, tj. m.in. w miejscu usytuowania wskaźników W6, W6a, W6b i W7 oraz kilkakrotnie na odcinku od wskaźnika W6b do przejazdu kolejowo-drogowego.

Sytuacją dopuszczającą użycie sygnału dźwiękowego Rp 1 „Baczność” jest również stwierdzenie przez maszynistę obecności osób (pracowników kolejowych, podróżnych lub innych osób nieuprawnionych), które przebywają na torze lub w jego pobliżu (zgodnie z postanowieniem § 12 ust. 6 pkt 1 Instrukcji Ie-1). Stąd powszechnie stosowaną praktyką jest podawanie sygnału dźwiękowego w lokalizacjach linii kolejowych, gdzie znajdują się np. tzw. „dzikie przejścia”.

Na celowość stosowania sygnału dźwiękowego Rp 1 – poza lokalizacją wskaźników obligujących do jego użycia – wskazał Przewodniczący Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych (PKBWK) w Raporcie nr PKBWK/3/2015 z 22 grudnia 2015 r. z badania poważnego wypadku kat. A18, zaistniałego 11 lipca 2015 r. na przejeździe kolejowym kat. A, zlokalizowanym na szlaku Gałkówka – Koluszki w torze nr 1 w km 23,506 linii kolejowej nr 17 Łódź Fabryczna – Koluszki.

W punkcie I.5.b ppkt 9 ww. raportu pn. *Zalecenia Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych* została sformułowana rekomendacja o treści:

W szkoleniach maszynistów uwzględnić przekazywanie „dobrej praktyki”, polegającej na podawaniu długiego sygnału „Baczność”, rozpoczynając jego nadawanie przed zakończeniem mijania pociągu jadącego z przeciwka, szczególnie w miejscach narażonych na wtargnięcie osób, takich jak perony przystanków, przed przejazdami kolejowymi itp. Należy rozważyć wprowadzenie takiego zalecenia jako obowiązku nakazanego przepisami.

Zasady podawania sygnału Rp 1 „Baczność”, zgodnie z rekomendacją Przewodniczącego PKBWK, zostały transponowane do zaktualizowanej Instrukcji Ie-1 przyjętej do stosowania na podstawie Uchwały nr 772/2016 Zarządu PKP PLK S.A. z 9 sierpnia 2016 r., poprzez dodanie pkt 11 w ust. 6 § 12 ww. Instrukcji, w brzmieniu:

Sygnał Rp 1 Baczność maszynista daje: (...)

11) podczas mijania się pojazdów kolejowych jadących po sąsiednich torach, szczególnie w miejscach narażonych na wtargnięcie osób postronnych np. perony przystanków, przejazdy kolejowo-drogowe lub przejścia, rozpoczynając jego nadawanie przed zakończeniem mijania pojazdu jadącego z przeciwka.

Należy ponadto zwrócić uwagę, że maszyniści byli adresatem akcji prewencyjnej organizowanej przez Prezesa UTK pt. „Ostrzeż kierowców – uniknij zdarzenia”, w ramach której prowadzona była m.in. dystrybucja ulotek. Dystrybuowane materiały odnosiły się do zasadności stosowania sygnału Rp 1 „Baczność”, celem ograniczenia liczby zdarzeń na przejazdach kolejowo-drogowych.

Mając na uwadze powyższe, należy jednoznacznie wskazać, że celem stosowania ww. sygnału ostrzegawczego jest zachowanie ostrożności osób znajdujących się w pobliżu przejazdu kolejowo-drogowego. Ponadto zarządca infrastruktury posiada dodatkowe możliwości wprowadzenia środków kontroli w postaci ustawienia wskaźnika W6b, który zgodnie z przepisami prawa powinien być wykorzystywany w celu poprawy bezpieczeństwa.

Ewentualne zmiany w zakresie stosowania sygnału Rp 1 „Bacność” wymagałyby poszerzonych analiz oraz odpowiedniego okresu przejściowego oraz odpowiedniej akcji uświadamiającej min. kierowców pojazdów drogowych.

3. Obniżenie poziomu bezpieczeństwa ruchu kolejowego poprzez wprowadzenie systemu GSM-R (zamiast radia analogowego z funkcją Radiostop) na szlakach niewyposażonych w system ETCS.

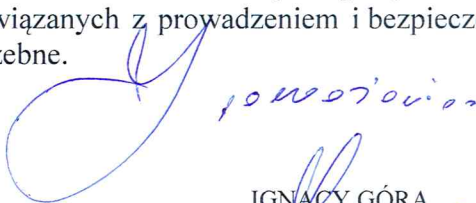
W zakresie uwag zgłoszonych przez Komisję, a dotyczących wprowadzenia systemu GSM-R, zamiast radia analogowego z funkcją Radiostop, na szlakach niewyposażonych w system ETCS, informuję, że dokonano wstępnej analizy przedstawianych przez Państwa zagadnień.

Pragnę podkreślić, że dotychczas stosowana w Polsce na sieci kolejowej funkcja Radiostop, pozwoliła niejednokrotnie zminimalizować skutki zdarzeń kolejowych, a w szeregu przypadków uratować zdrowie i życie pasażerów oraz obsługi pociągów.

Z uwagi, że przy wprowadzaniu nowych rozwiązań w zakresie systemów sterowania ruchem kolejowym priorytetowym zadaniem jest zachowanie odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa, ujęte w Państwa piśmie wątpliwości odnoszące się do funkcji „REC” wdrażanej w ramach systemu GSM-R, który to system w przyszłości ma zastąpić radio analogowe z funkcją Radiostop, są bardzo istotne.

Pragnę jednak zauważyć, że złożoność przedstawionych przez Komisję zagadnień powoduje konieczność poddania ich przez Prezesa UTK dogłębnej analizie z udziałem zarządcy infrastruktury oraz przedstawicieli przewoźników kolejowych. W najbliższym czasie podjęte zostaną działania w tym kierunku, a o wynikach zostaniecie Państwo poinformowani.

Na zakończenie dziękuję za przedstawienie powyższych uwag. Jednocześnie pragnę podkreślić, że zgłaszanie zagrożeń bezpieczeństwa ruchu kolejowego przez personel zatrudniony na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego jest niezwykle istotne i potrzebne.


IGNACY GÓRA
PREZES URZĘDU TRANSPORTU
KOLEJOWEGO

*/Dokument podpisano kwalifikowanym podpisem
elektronicznym./*

