

**PROGRAM POPRAWY BEZPIECZEŃSTWA I UTRZYMANIA
na rok 2019**

**Pomorskiego Przedsiębiorstwa Mechaniczno-Torowego sp. z o.o.
(PPM-T)**

Sporządził:

PEŁNOMOCCNIK ZARZĄDU
ds. Systemu Zarządzania
Bezpieczeństwem
[Signature]
Andrzej Janasz

Zatwierdził:

p.o. PREZESA ZARZĄDU
[Signature]
Artur Szumisz

Gdańsk, dnia 4 stycznia 2019 r.

Spis treści

Część I	3
1. Diagnoza aktualnego stanu bezpieczeństwa systemu kolejowego PPM-T.	3
2. Charakterystyka zagrożeń bezpośrednio i pośrednio wpływających na poziom bezpieczeństwa systemu kolejowego.	4
a) Awarie i zdarzenia.....	4
b) Inne zagrożenia wpływające na bezpieczeństwo i utrzymanie.	4
Część II.....	5
1. Charakterystyka celów poprawy bezpieczeństwa i utrzymania.	5
2. Cele inwestycyjne (środki trwałe).	6
3. Cele w zakresie poprawy bezpieczeństwa personelu.	6
4. Zasoby i środki niezbędne do realizacji celów.....	6
5. Przewidywane efekty programu poprawy bezpieczeństwa i utrzymania.....	6
6. Podsumowanie.....	6
Zapoznanie pracowników PPM-T z PPBiU.....	6

Yowon

Część I

1. Diagnoza aktualnego stanu bezpieczeństwa systemu kolejowego PPM-T.

W 2018 r. miały miejsce dwa incydenty obciążający PPM-T jako przewoźnika. Były to:

- zdarzenie kategorii C44 „Niezatrzymanie się pojazdu kolejowego przed sygnałem S1 „Stój” lub w miejscu, w którym powinien się zatrzymać, albo uruchomienie pojazdu kolejowego bez wymaganego zezwolenia”.
- zdarzenie kategorii C50 „Niewłaściwe załadowanie, rozładowanie, nieprawidłowości w zabezpieczeniu ładunku lub inne nieprawidłowości w czynnościach ładunkowych” – kwalifikacja wstępna na podstawie PUK zawierającego zastrzeżenia.

W 2017 r. miał miejsce jeden incydent kategorii C44 obciążający PPM-T jako przewoźnika. Rzeczywistym winnym zdarzenia był świadczący usługę trakcyjną na rzecz PPM-T przewoźnik Cargo Przewozy Towarowe, Transport Sp. z o.o. Sp. k. (dalej nazywany „Cargo PTT”) Zarówno lokomotywa jak i drużyna trakcyjna były tego przewoźnika.

Wobec powyższego należy uznać, że stan bezpieczeństwa wyrażony w ilości zaistniałych w 2018 roku zdarzeń uległ pogorszeniu w stosunku do 2017 roku.

Wszystkie zdarzenia zostały odnotowane w bazie danych „BAZUKA”.

W zakresie utrzymania – stwierdzić należy, że w 2018 r. nie odnotowano zdarzeń związanych z niewłaściwym utrzymaniem pojazdów kolejowych.

W 2018 r. odnotowano 42 przypadki wystąpienia „sytuacji potencjalnie niebezpiecznych” obciążających PPM-T jako przewoźnika (według danych z systemu BAZUKA), w następujących kategoriach:

- D82 „Uszkodzenie, zły stan techniczny lub brak wymaganych parametrów technicznych pojazdu kolejowego z napędem, który spowodował konieczność jego sprawdzenia, naprawy, wymiany, wyłączenia ze składu pociągu lub użycia lokomotywy dodatkowej – z powodów innych niż zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu” – 27 przypadków a w tym 11 przypadków związanych ze świadczeniem usług trakcyjnych przez innych przewoźników,
- D70 „Wystąpienie stanu awaryjnego lub innej nieprawidłowości (w tym nieprawidłowości załadunku) w pojeździe kolejowym bez napędu, zarejestrowane przez urządzenie dsat albo dostrzeżone przez personel obsługi, które nie spowodowało konieczności wyłączenia tego pojazdu z pociągu” – 13 przypadków,
- D91 „Inne sytuacje potencjalnie niebezpieczne” – 1 przypadek (otwarte klapy w wagonach typu 203V),
- D93 „Śmierć, zasałbnienie, uszkodzenie ciała w pojeździe kolejowym lub na obszarze kolejowym – nie związane z ruchem pociągów – 1 przypadek (maszynista Cargo PTT (świadczącego usługę trakcyjną na rzecz PPM-T) źle się poczuł i wezwał pogotowie, które go zabrało do szpitala).

W 2017 r. odnotowano 62 przypadki wystąpienia „sytuacji potencjalnie niebezpiecznych” obciążających PPM-T jako przewoźnika. W tej liczbie znalazły się jak co roku przypadki kategorii D82 związane ze świadczeniem usług trakcyjnych na rzecz PPM-T przez innych przewoźników – 21 przypadków.

W 2018 r. w stosunku do roku 2017 nastąpił spadek ilości sytuacji potencjalnie niebezpiecznych zarówno w liczbie ogółem (42 przypadki w 2018 r. a 62 w 2017 r.) jak i w liczbie przypadków, w których PPM-T było rzeczywistym „winnym” (30 w 2018 a 41 w 2017 r.). Stan bezpieczeństwa wyrażony w ilości zaistniałych w 2018 roku sytuacji potencjalnie niebezpiecznych uległ znaczącej poprawie w stosunku do 2017 roku.

2. Charakterystyka zagrożeń bezpośrednio i pośrednio wpływających na poziom bezpieczeństwa systemu kolejowego.

a) Awarie i zdarzenia.

W 2018 roku zarejestrowano dwa incydenty obciążające PPM-T:

- w dniu 22 października o godzinie 19:40 na stacji Wrocław Brochów zaistniało zdarzenie kategorii C44 „Niezatrzymanie się pojazdu kolejowego przed sygnałem S1 „Stój” lub w miejscu, w którym powinien się zatrzymać, albo uruchomienie pojazdu kolejowego bez wymaganego zezwolenia”. Z ustaleń komisji kolejowej wynika, że miało odmienny przebieg od zwykle spotykanego. Maszynista (pracownik PPM-T) zatrzymał pociąg przed semaforem wskazującym sygnał „Stój”, odebrał od nastawniczego nowy rozkład jazdy i rozkaz pisemny „O” i zajął się jego studiowaniem prowadząc jednocześnie rozmowę telefoniczną. Czynności te tak go zaabsorbowały, że nie zauważył, że mimowolnie przestawił nastawnik w wyniku czego jego pociąg ruszył i minął semafor wskazujący sygnał S1 „Stój”. Zatrzymanie pociągu nastąpiło po wywołaniu maszynisty przez dyżurną ruchu.
- w dniu 21 listopada o godzinie 16:05 w kilometrze 225,100 linii nr 7 zaistniało zdarzenie kategorii C50 „Niewłaściwe załadowanie, rozładowanie, nieprawidłowości w zabezpieczeniu ładunku lub inne nieprawidłowości w czynnościach ładunkowych”. Komisja kolejowa ustaliła przyczyny:
 - bezpośrednia – wybicie szyby czołowej w pociągu ROJ nr 22311,
 - pierwotna – oderwanie się kamienia z przejeżdżającego składu pociągu nr 229178,
 - pośrednia – niewystarczające oględziny pociągu 229178 przed wyjazdem ze stacji początkowej.

W 2018 r. wypadków na konto PPM-T nie odnotowano.

W 2018 r. odnotowano następujące ilości przypadków sytuacji potencjalnie niebezpiecznych które dotyczyły bezpośrednio PPM-T:

- w kategorii D82 – 16,
- w kategorii D70 – 13,
- w kategorii D91 – 1,

Łącznie były to 32 przypadki dotyczących PPM-T.

b) Inne zagrożenia wpływające na bezpieczeństwo i utrzymanie.

W 2018 r. zidentyfikowano na podstawie analizy raportu PKBWK/2/2018 jedno nowe zagrożenie – „Nierozumienie podawanych sygnałów lub niezastosowanie się do nich podczas pracy pociągowej lub manewrów”.

Zagrożenia, które zidentyfikowano w PPM-T ujęte są w rejestrze zagrożeń.

Żadne z zagrożeń nie zostało ocenione powyżej 120 pkt (stosowano metodę FMEA).

Część II

1. Charakterystyka celów poprawy bezpieczeństwa i utrzymania.

Cele poprawy bezpieczeństwa i utrzymania przyjęte do realizacji na 2019 r. koncentrują się na:

- poprawie przepływu informacji w ramach prowadzonej działalności przewozowej i utrzymaniowej,
- podnoszeniu kwalifikacji pracowników,
- właściwym utrzymaniu pojazdów kolejowych,
- zwiększeniu zatrudnienia w obszarze stanowisk związanych z bezpieczeństwem ruchu pociągów,
- zapewnieniu bezpieczeństwa pracy pracowników,
- procesie odnawiania parku wagonów techniczno-gospodarczych (zastępowania tych o przestarzałej konstrukcji nowszymi) oraz pojazdów specjalnych do budowy i utrzymania infrastruktury kolejowej.

Działania te realizowane będą poprzez:

- 1) w zakresie poprawy przepływu informacji:
 - opracowanie koncepcji modułowego systemu informatycznego do zarządzania działalnością przewozową Spółki oraz utrzymaniem pojazdów kolejowych,
 - zakup tabletów dla maszynistów: prowadzących pociągi towarowe , maszyny wysokowydajne oraz wózki motorowe (w tym oprogramowanie kompatybilne z systemem o którym mowa powyżej),
- 2) w zakresie podnoszenia kwalifikacji pracowników – szkolenie pracowników na stanowiska związane z bezpieczeństwem ruchu,
- 3) w zakresie utrzymania pojazdów kolejowych:
 - wymianę „starych” łożysk tocznych zestawów kołowych – zmniejszenie ryzyka ukłęcia czopa zestawu kołowego,
 - zakup sprzętu do badań nieniszczących,
 - zakup cyfrowych przyrządów do mierzenia zestawów kołowych,
- 4) w zakresie zwiększeniu zatrudnienia w obszarze stanowisk związanych z bezpieczeństwem ruchu pociągów – działanie podjęte w celu zapewnienia właściwej ilości kwalifikowanych pracowników w związku z rozwojem firmy oraz w celu zmniejszenia ilości godzin nadliczbowych.
- 5) w zakresie bezpieczeństwa pracy pracowników - zakup i wdrożenie do eksploatacji wagonów mieszkalnych typu "Pullman",
- 6) w zakresie odnawiania parku taboru kolejowego:
 - wdrożenie do eksploatacji wagonów typu 208 K,
 - zakup dwudrogowej zgrzewarki szyn,
 - zakup pojazdu dwudrogowego wyposażonego w urządzenia do naprawy i utrzymania sieci trakcyjnej.

2. Cele inwestycyjne (środki trwałe).

PPM-T zaplanowało na 2019 r.:

- zakup wagonów mieszkalnych typu "Pullman",
- zakup sprzętu do badań nieniszczących NDT ,
- zakup przyrządów do mierzenia zestawów kołowych Zakup dwudrogowej zgrzewarki szyn,
- zakup pojazdu dwudrogowego wyposażonego w urządzenia do naprawy i utrzymania sieci trakcyjnej,
- zakup tabletek dla maszynistów: prowadzących pociągi towarowe , maszyny wysokowydajne oraz wózki motorowe.

3. Cele w zakresie poprawy bezpieczeństwa personelu.

Dla poprawy bezpieczeństwa pracy pracowników a w szczególności zapewnienia właściwego zaplecza socjalnego i bezpieczeństwa w trakcie przejazdów obsługi pociągów towarowych Spółka zaplanowała zakup 2 szt. wagonów mieszkalnych typu "Pullman".

Realizowane jest w tym zakresie również doskonalenie zawodowe pracowników (w szczególności w zakresie BHP). Działania te w związku z ich obowiązkowym charakterem nie zostały w odrębny sposób ujęte w celach bezpieczeństwa i utrzymania co nie zmienia faktu, że PPM-T przywiązuje do nich dużą wagę.

4. Zasoby i środki niezbędne do realizacji celów.

Środki na realizację celów bezpieczeństwa i utrzymania zaplanowanych na 2019 r. zostały ujęte w projekcie planu działalności (planu budżetu na 2019 r.)

5. Przewidywane efekty programu poprawy bezpieczeństwa i utrzymania.

Ujęte w załączniku do programu poprawy bezpieczeństwa i utrzymania jakościowe oraz ilościowe cele bezpieczeństwa i utrzymania powinny wpłynąć na wzrost poziomu bezpieczeństwa poprzez realizację celów w nim zawartych.

6. Podsumowanie.

Uważamy, że kwalifikacje i bezpieczeństwo pracowników oraz właściwe utrzymanie pojazdów kolejowych są elementami mającymi największe znaczenie w budowaniu bezpieczeństwa transportu kolejowego. Z tego powodu zadania ujęte w „Harmonogramie programu poprawy bezpieczeństwa w Pomorskim Przedsiębiorstwie Mechaniczno-Torowym sp. z o.o.” określane również jako „Cele bezpieczeństwa i utrzymania” koncentrują się na tych właśnie elementach.

Zadania ujęte w programie audytów i planie kontroli przyjęte na 2019 r. również mają służyć poprawie bezpieczeństwa i utrzymania.

Zapoznanie pracowników PPM-T z PPBiU.

Pracowników należy zapoznać z Programem Poprawy Bezpieczeństwa i Utrzymania poprzez:

- wywieszenie na tablicach ogłoszeń,
- umieszczenie na stronie internetowej,

- przekazanie kopii pracownikom odpowiedzialnym za wykonanie celów poprawy bezpieczeństwa i utrzymania.

[Handwritten signature]

Załącznik 1


**HARMONOGRAM PROGRAMU POPRAWY BEZPIECZEŃSTWA
W POMORSKIM PRZEDSIĘBIORSTWIE MECHANICZNO-TOROWYM SP. Z O.O.
(CELE POPRAWY BEZPIECZEŃSTWA I UTRZYMANIA na 2019 r.)**

L.p.	Zobowiązania	Cel		Odpowiedzialny	Przewidywane środki finansowe	Termin realizacji	Sposób monitorowania	Sposób zawiadamiania odpowiedzialnych pracowników	Uwagi
		ilościowy	jakościowy						
1	Wymiana łożysk tocznych zestawów kołowych	1000 łożysk	Zmniejszenie ryzyka ukłębienia osi zestawu kołowego	MT	550 000,00 zł	do końca 2019 r.	informacja o wykonaniu z MT	dowodnie na liście	
2	Zakup i wdrożenie do eksploatacji wagonów mieszkalnych typu "Pullman"	2 szt.	Zapewnienie właściwego zaplecza socjalnego i bezpieczeństwa w trakcie przejazdów obsługi pociągów towarowych	MT	240 000,00 zł	do końca 2019 r.	informacja o wykonaniu z MT	dowodnie na liście	
3	Wdrożenie do eksploatacji wagonów 208K	10 szt.	Odnowienie parku wagonów techniczno - gospodarczych	MT	500 000,00 zł	do końca 2019 r.	informacja o wykonaniu z MT	dowodnie na liście	
4	Kasacja wagonów techniczno - gospodarczych typ 23K (magazyn)	21 szt.	Wymiana przestarzałych technicznie pojazdów kolejowych wyposażonych w łożyska ślizgowe na pojazdy (wagony) wyposażone w łożyska toczne	MT	0	do końca 2019 r.	informacja o wykonaniu z MT	dowodnie na liście	Sprzedaż bez prawa dalszej eksploatacji
5	Zakup sprzętu do badań nieniszczących NDT (tj. defektoskop ultradźwiękowy do pomiaru osi zestawów kołowych, defektoskop ultradźwiękowy do pozostałych elementów w tym do spoin, (defektoskopy wraz z wyposażeniem))	2 zestawy	Samodzielne wykonywanie badań przez PPM-T – ocena właściwości materiałów / elementów i wykonywanie pomiarów	MT	88 400,00 zł	I kw. 2019 r.	informacja o wykonaniu z MT	dowodnie na liście	
6	Zakup przyrządów do mierzenia zestawów kołowych (tj. cyfrowa średnicówka, suwmiarka elektroniczna, przyrząd do pomiaru A ₂)	3 szt.	Zwiększenie możliwości metrologicznych PPM-T – pomiar parametrów zestawów kołowych	MT	68 000,00 zł	I kw. 2019 r.	informacja o wykonaniu z MT	dowodnie na liście	



7	Zakup pirometrów laserowych	3 szt.	Zwiększenie możliwości metrologicznych PPM-T	MT	500,00 zł	I kw. 2019 r.	informacja o wykonaniu z MT	dowodnie na liście	
8	Zakup dwudrogowej zgrzewarki szyn	1 szt.	Zastąpienie zlikwidowanej w 2018r. zgrzewarki szyn typu PRSM-3	MT	1 430 000,00 EUR	do końca III kwartału 2019 r.	informacja o wykonaniu z MT	dowodnie na liście	
9	Zakup pojazdu dwudrogowego wyposażonego w urządzenie do naprawy i utrzymania sieci trakcyjnej	1 szt.	Własne utrzymanie sieci trakcyjnej (w tym rozbudowa działalności produkcyjnej Spółki), zapewnienie bezpiecznych warunków pracy	MT	4 100 000,00 zł	do końca I kwartału 2019 r.	informacja o wykonaniu z MT	dowodnie na liście	
10	Opracowanie koncepcji modułowego systemu informatycznego do zarządzania działalnością przewozową Spółki oraz utrzymaniem pojazdów kolejowych (z opcją wdrożenia)	1 szt.	Poprawa zarządzania działalnością przewozową Spółki oraz utrzymaniem pojazdów kolejowych	F1 + MT	50 000,00 zł	do końca II kwartału 2019 r.	informacja o wykonaniu z F1	dowodnie na liście	Przeniesienie z planu 2018 r.
11	Zakup tabletów dla maszynistów: prowadzących pociągi towarowe, maszyny wysokowydajne oraz wózki motorowe (w tym oprogramowanie kompatybilne z systemem o którym mowa w pkt. 10, uchwyt do zamocowania na pojeździe kolejowym oraz obudowa ochronna tabletu).	70 szt.	Podniesienie jakości przepływu informacji	F1	105 000,00 zł	do końca 2019 r.	informacja o wykonaniu z F1	dowodnie na liście	Przeniesienie z planu 2018 r.
12	Szkolenia na stanowiska związane z bezpieczeństwem ruchu (w tym maszynistów)	8	Zapewnienie właściwej ilości kwalifikowanych pracowników	DK	104 600,00 zł	do końca 2019 r.	informacja o wykonaniu z DK	dowodnie na liście	
13	Dążenie do zwiększenia zatrudnienia w obszarze stanowisk związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego	25 pracowników ponad stan 2018 r.	Zapewnienie właściwej ilości kwalifikowanych pracowników w związku z rozwojem firmy oraz zmniejszenie ilości godzin nadliczbowych	DK	nie określa się	do końca 2019 r.	informacja o wykonaniu z DK	dowodnie na liście	
14	Szkolenie operatorów maszyn torowych	6	Zapewnienie właściwej ilości kwalifikowanych pracowników	DK	w ramach umowy zakupu	do końca 2019 r.	informacja o wykonaniu z DK	dowodnie na liście	

Gdańsk, dnia 27 grudnia 2018 r.

P.O. PREZESA ZARZĄDU

 Artur Szumisz