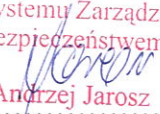


**PROGRAM POPRAWY BEZPIECZEŃSTWA I UTRZYMANIA  
na rok 2020**

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

Sporządził:

**PEŁNOMOCNIK ZARZĄDU**  
ds. Systemy Zarządzania  
Bezpieczeństwem  
  
.....  
Andrzej Jarosz

Zatwierdził:

**PREZES ZARZĄDU**  
  
.....  
Artur Szumisz

Gdańsk, dnia 4 lutego 2020 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 (podniesienie wartości środków trwałych).....	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

## Część I

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

W 2019 r. miały miejsce dwa zdarzenia obciążające PPM-T jako przewoźnika. Były to:

- wypadek kategorii B11 „Uszkodzenie lub zły stan techniczny wagonu”,
- incydent 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”.

W obu przypadkach przyczyny bezpośrednie i pierwotne nie wskazywały na winę PPM-T – opis w punkcie 2.

W 2018 r. miały miejsce dwa zdarzenia:

- incydent 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”.
- incydent kategorii C50 „Niewłaściwe załadowanie, rozładowanie, nieprawidłowości w zabezpieczeniu ładunku lub inne nieprawidłowości w czynnościach ładunkowych”.

W obu przypadkach przyczyny wskazywały na winę PPM-T.

Wobec powyższego należy uznać, że stan bezpieczeństwa wyrażony w ilości zaistniałych w 2019 roku zdarzeń uległ poprawie w stosunku do 2018 roku.

Wszystkie zdarzenia zostały odnotowane w bazie danych „BAZUKA”.

W zakresie utrzymania – stwierdzić należy, że w 2019 r. nie odnotowano zdarzeń związanych z niewłaściwym utrzymaniem pojazdów kolejowych przez PPM-T.

W 2019 r. odnotowano 41 przypadków wystąpienia „sytuacji potencjalnie niebezpiecznych” obciążających PPM-T jako przewoźnika (według danych z systemu BAZUKA), w następujących kategoriach:

- 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” – 8 przypadków,
- D71 „Wystąpienie stanu awaryjnego lub innej nieprawidłowości (w tym nieprawidłowości załadunku) w pojeździe kolejowym (płaskie miejsca lub nalepy na powierzchni tocznej koła, luźna obręcz na kole stwierdzona podczas postoju pociągu itp.), zarejestrowane przez urządzenie dsat albo dostrzeżone przez personel obsługi, które spowodowało konieczność wyłączenia tego pojazdu z pociągu” – 4 przypadki,
- 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” – 29 przypadków a w tym 13 przypadków związanych ze świadczeniem usług trakcyjnych przez innych przewoźników,

W 2018 r. odnotowano 42 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 – 11 przypadków.