

**PROGRAM POPRAWY BEZPIECZEŃSTWA I UTRZYMANIA
na rok 2021**

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

Sporządził:

PEŁNOMOCCNIE ZARZĄDU
dla Systemu Zarządzania
Bezpieczeństwem
Artur Szurisz

Zatwierdził:

PREZES ZARZĄDU

Artur Szurisz

Gdańsk, dnia 11 stycznia 2021 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.....	5
a) Awarie i zdarzenia.....	5
b) Inne zagrożenia wpływające na bezpieczeństwo i utrzymanie.....	5
Część II.....	6
1. Charakterystyka celów poprawy bezpieczeństwa i utrzymania.....	6
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.....	7
Zapoznanie pracowników PPM-T z PPBiU.....	7



Część I

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

W 2020 r. miało miejsce jedno zdarzenie obciążające PPM-T jako przewoźnika – incydent kategorii C68 „Rozerwanie się pociągu lub składu manewrowego, które nie spowodowało zbiegnięcia wagonów”.

Przyczyną bezpośrednią zdarzenia było pęknięcie haka ciągowego a pierwotną osłabienie drąga haka ciągowego o częściowym, starym pęknięciu na powierzchni rozłamu 5%. Komisja kolejowa nie wskazała na błędy drużyny trakcyjnej ani błędy w procesie utrzymania.

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.

Wobec powyższego należy uznać, że stan bezpieczeństwa wyrażony w ilości zaistniałych w 2020 roku zdarzeń nie uległ zmianie w stosunku do 2019 roku.

Wszystkie zdarzenia zostały odnotowane w bazie danych „BAZUKA”.

W zakresie utrzymania – stwierdzić należy, że w 2020 r. nie odnotowano zdarzeń związanych z niewłaściwym utrzymaniem pojazdów kolejowych przez PPM-T.

W 2020 r. odnotowano 47 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”
- 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”

Nie zarejestrowano sytuacji potencjalnie niebezpiecznej w kategorii 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”.

Ilościowe porównanie roku 2020 do roku 2019 ilustrują tabele poniżej¹.

	D70	D71	D82	Razem
2020	13	0	34	47
2019	8	4	27	41
Różnica	+ 5	- 4	+ 7	+ 6

Tabela I Zestawienie sytuacji potencjalnie niebezpiecznych ogółem.

D70	Z udziałem pojazdów własnych	Z udziałem pojazdów obcych	Razem
2020	8	5	13
2019	7	1	8
Różnica	+ 1	- 4	+ 5

Tabela II Zestawienie sytuacji potencjalnie niebezpiecznych w kategorii D70

D82	Z udziałem pojazdów własnych	Z udziałem pojazdów obcych	Razem
2020	15	19	34
2019	14	13	27
Różnica	+ 1	+ 6	+ 7

Tabela III Zestawienie sytuacji potencjalnie niebezpiecznych w kategorii D82.

Analizując ilości zaistniałych sytuacji potencjalnie niebezpiecznych należy również brać pod uwagę realizację pracy przewozowej wykonanej przez wagony oraz udział taboru własnego wykorzystywanego w przewozach. Dane w tym zakresie przedstawiają się następująco

Praca przewozowa:

2019 – 496 350 ton,

2020 – 501 680 ton (+ ok. 1% w porównaniu z 2019r.).

Najem wagonów:

2019 – 17 929 wagono/doby,

2020 – 3320 wagono/doby (ponad pięć razy mniej w porównaniu z 2019r.).

Z wymienionych wyżej danych wynika, że nastąpił wzrost o 1 przypadek ilości sytuacji potencjalnie niebezpiecznych w kategorii (D70) z udziałem własnych pojazdów kolejowych PPM-T (rok 2020 do roku 2019). Mając na uwadze, znacznie większy udział w pracy przewozowej wagonów towarowych Spółki w 2020 r. w porównaniu z 2019 r., możemy uznać, że sytuacja w zakresie kategorii D70 w 2020 r. w porównaniu do 2019 r. nie uległa pogorszeniu.

¹ Na podstawie analizy przedstawionej przez MT

Również w kategorii D82 nastąpił wzrost o 1 przypadek ilości sytuacji potencjalnie niebezpiecznych z udziałem własnych pojazdów kolejowych PPM-T (rok 2020 do roku 2019). Mając na uwadze, zwiększenie udziału w pracy przewozowej lokomotyw Spółki w 2020 r. w porównaniu z 2019 r., możemy uznać, że sytuacja w zakresie kategorii D82 w 2020 r. w porównaniu do 2019 r. nie uległa pogorszeniu.

Wobec powyższego uprawnione jest stwierdzenie, że stan bezpieczeństwa wyrażony w ilości zaistniałych w 2020 roku sytuacji potencjalnie niebezpiecznych nie uległ pogorszeniu w stosunku do 2019 roku.

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

a) Awarie i zdarzenia.

W 2020 roku zarejestrowano jeden incydent obciążający PPM-T jako przewoźnika. W dniu 9 lipca 2020 roku, o godzinie 6:43, na szlaku Boguszów Gorce – Boguszów Gorce Zachód, w torze nr 2, w kilometrze 86,010 linii nr 274 nastąpiło rozerwanie się pociągu 659000/1 relacji Czarny Bór Kssd – Maksymilianowo. Rozerwanie nastąpiło pomiędzy drugą lokomotywą a pierwszym wagonem od czoła pociągu. Przyczyna pierwotna – osłabienie drąga haka ciągowego o częściowym starym pęknięciu na powierzchni rozłamu 5%, pęknięcie na całej szerokości max 4 mm w głąb materiału w wagonie typu 418V, EVN 84 51 6740 032-2. Przyczyn pośrednich ani systemowych komisja kolejowa nie stwierdziła.

W 2020 r. odnotowano następujące ilości przypadków sytuacji potencjalnie niebezpiecznych które dotyczyły bezpośrednio PPM-T jako przewoźnika:

- w kategorii D70 – 13,
- w kategorii D82 – 34.

Łącznie w 2020 r. odnotowano 47 przypadków zdarzeń i sytuacji potencjalnie niebezpiecznych dotyczących PPM-T.

b) Inne zagrożenia wpływające na bezpieczeństwo i utrzymanie.

W 2020 r. zidentyfikowano następujące zagrożenia:

na podstawie analizy raportów PKBWK

- „Brak lub niewłaściwa realizacja działań korygujących lub zapobiegawczych”,
- „Brak zgłoszenia nieprawidłowości związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego”,
- „Złamanie (ukręcenie) czopa osi zestawu kołowego”,
- „Uszkodzenie elementów urządzenia ciągowego”.

w związku z wystąpieniem pandemii zakaźnej choroby COVID-19

- „Epidemia”

Zidentyfikowane zagrożenia ujęte są w „Rejestrze zagrożeń”.

Liczba ryzyka (R) dla każdego z powyższych zagrożeń nie została oceniona powyżej 120 pkt (stosowano metodę FMEA).



Część II

1. Charakterystyka celów poprawy bezpieczeństwa i utrzymania.

Cele poprawy bezpieczeństwa i utrzymania przyjęte do realizacji na 2021 r. koncentrują się na:

- poprawie przepływu informacji w ramach prowadzonej działalności przewozowej i utrzymaniowej,
- podnoszeniu kwalifikacji pracowników,
- właściwym utrzymaniu pojazdów kolejowych,

Działania te realizowane będą poprzez:

- 1) w zakresie poprawy przepływu informacji – zakup tabletów dla maszynistów,
- 2) w zakresie podnoszenia kwalifikacji pracowników:
 - szkolenie pracowników na stanowiska związane z bezpieczeństwem ruchu,
 - szkolenie z zakresu kierowania ruchem drogowym
 - szkolenia pracowników Zespołu kontroli jakości w zakresie poszerzenia wiedzy na temat zapewnienia jakości,
- 3) w zakresie utrzymania pojazdów kolejowych:
 - przygotowanie do wdrożenia systemu europejskiej rejestracji zestawów kołowych (EWT) dla osi wagonów towarowych,

2. Cele inwestycyjne (podniesienie wartości środków trwałych).

Na 2021 r. nie zaplanowano żadnych celów dotyczących PPM-T jako przewoźnika w zakresie inwestycyjnym.

3. Cele w zakresie poprawy bezpieczeństwa personelu.

Cele w zakresie poprawy bezpieczeństwa personelu ujęte są w planie obniżenia ryzyka zawodowego.

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 2021 r. zostały ujęte w projekcie planu działalności (planu budżetu na 2021 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 zadań 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.

Poprawie bezpieczeństwa i utrzymania mają służyć również zadania ujęte w programie audytów i planie kontroli przyjęte na 2021 r.

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 (drogą elektroniczną) kopii dokumentu pracownikom odpowiedzialnym za wykonanie celów poprawy bezpieczeństwa i utrzymania.

PREZES ZARZĄDU

Artur Szumisz



**HARMONOGRAM PROGRAMU POPRAWY BEZPIECZEŃSTWA
W POMORSKIM PRZEDSIĘBIORSTWIE MECHANICZNO-TOROWYM SP. Z O.O.
(CELE POPRAWY BEZPIECZEŃSTWA I UTRZYMANIA na 2021 r.)**

Lp	Zobowiązania	Cel		Odpowie- dzialny	Przewidywane środki finansowe [zł]	Termin realizacji	Sposób monitorowania	Sposób zawiadomiania odpowiedzialnych pracowników	Uwagi
		ilościowy [szt]	jakościowy						
1	Zakup tabletów dla maszynistów: prowadzących pociągi towarowe, maszyny wysokowydajne oraz wózki motorowe (w tym uchwyt do zamocowania na pojeździe kolejowym oraz obudowa ochronna tabletu).	70	Podniesienie jakości przepływu informacji związanej z bezpieczeństwem	FI	105000	do końca 2021 r.	informacja o wykonaniu z FI	drogą elektroniczną (w e-mailu)	przeniesienie z planu 2020 r.
2	Kontynuacja prac związanych z wdrożeniem systemu europejskiej rejestracji zestawów kołowych (EWT) dla osi wagonów towarowych	1	Zwiększenie nadzoru nad eksploatowanymi zestawami kołowymi - zmniejszenie ryzyka uszkodzenia zestawu kołowego	MT	0	do końca 2021 r.	informacja o wykonaniu z MT	drogą elektroniczną (w e-mailu)	przeniesienie z planu 2020 r.
3	Szkolenie z zakresu kierowania ruchem drogowym	30 osób	Podniesienie bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo- drogowych	HR	8970	do końca 2021 r.	informacja o wykonaniu z HR	drogą elektroniczną (w e-mailu)	
4	Szkolenie na stanowiska związane z bezpieczeństwem ruchu	14 osób	Zapewnienie właściwej ilości kwalifikowanych pracowników	HR	146000	do końca 2021 r.	informacja o wykonaniu z HR	drogą elektroniczną (w e-mailu)	
5	Szkolenia dla pracowników Zespołu kontrolni jakości*	2 osoby	Podniesienie kwalifikacji, poszerzenie wiedzy na temat zapewnienia jakości	HR	17000	do końca 2021 r.	informacja o wykonaniu z HR	drogą elektroniczną (w e-mailu)	
Suma					276970				

* Szkolenia w zakresie: rewidenta taborni, obsługi przyrządów pomiarowych, zarządzania produkcją lub studia podrytmowe "Zapewnienie jakości w branży technicznej".

PELNOMOCNICZE ZARZĄDZANIE
ds. Systemu Zarządzania
Bezpieczeństwem
Aniela Jantusz

Sporządził:

Gdańsk, dnia 4 stycznia 2021 r.

Zatwierdził:

PREZES ZARZĄDU



