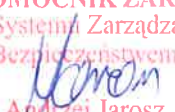


**PROGRAM POPRAWY BEZPIECZEŃSTWA I UTRZYMANIA
na rok 2022**

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

Sporządził:
PEŁNOMOCNIK ZARZĄDU
ds. Systemu Zarządzania
Bezpieczeństwem

.....
Andrzej Jarosz

Zatwierdził:
PREZES ZARZĄDU

.....
Artur Szumisz

Gdańsk, dnia 19 stycznia 2022 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.....	5
Część II.....	6
1. Charakterystyka celów poprawy bezpieczeństwa i utrzymania.....	6
2. Cele inwestycyjne (podniesienie wartości środków trwałych).....	7
3. Cele w zakresie poprawy bezpieczeństwa personelu.....	7
4. Zasoby i środki niezbędne do realizacji celów.....	7
5. Przewidywane efekty programu poprawy bezpieczeństwa i utrzymania.....	7
6. Podsumowanie.....	7
Zapoznanie pracowników PPM-T z PPBiU.....	7



Część I

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

W 2021 r. miały miejsce cztery zdarzenia obciążające PPM-T jako przewoźnika:

- wypadek kategorii B03 „Wyprawienie, przyjęcie lub jazda pojazdu kolejowego po niewłaściwie ułożonej niezabezpieczonej drodze przebiegu albo niewłaściwa obsługa urządzeń sterowania ruchem kolejowym”,
- incydent kategorii C50 „Niewłaściwe załadowanie, rozładowanie, nieprawidłowości w zabezpieczeniu ładunku lub inne nieprawidłowości w czynnościach ładunkowych”,
- incydent kategorii C54 „Uszkodzenie lub zły stan techniczny wagonu powodujące konieczność jego wyłączenia z ruchu na skutek wskazań przez urządzenia detekcji stanu awaryjnego taboru, potwierdzonych w warunkach warsztatowych (gorące maźnice, gorący hamulec skutkujący przesuniętą obręczą), a także innych usterek w pojazdach kolejowych będących w ruchu zauważonych przez personel obsługi”,
- incydent kategorii C68 „Rozerwanie się pociągu lub składu manewrowego, które nie spowodowało zbiegnięcia wagonów”.

Opis zdarzeń w punkcie 2 lit. a).

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”.

Wobec powyższego należy uznać, że stan bezpieczeństwa wyrażony w ilości zaistniałych w 2021 roku zdarzeń uległ pogorszeniu w stosunku do 2020 roku.

Wszystkie zdarzenia zostały odnotowane w bazie danych „BAZUKA”.

W zakresie utrzymania – stwierdzić należy, że w 2021 r. nie odnotowano zdarzeń związanych z niewłaściwym utrzymaniem pojazdów kolejowych przez PPM-T.

W 2021 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”,
- 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”,
- 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”.

Ilościowe porównanie roku 2021 do roku 2020 ilustrują tabele poniżej.

	D70	D71	D82	Razem
2021	11	2	33	46
2020	13	0	34	47
Różnica	- 2	+ 2	- 1	- 1

Tabela I Zestawienie sytuacji potencjalnie niebezpiecznych ogółem.

D70	Z udziałem pojazdów własnych	Z udziałem pojazdów obcych	Razem
2021	7	4	11
2020	8	5	13
Różnica	- 1	- 1	- 2

Tabela II Zestawienie sytuacji potencjalnie niebezpiecznych w kategorii D70

D71	Z udziałem pojazdów własnych	Z udziałem pojazdów obcych	Razem
2021	2	0	2
2020	0	0	0
Różnica	+ 2	0	+ 2

Tabela III Zestawienie sytuacji potencjalnie niebezpiecznych w kategorii D71

D82	Z udziałem pojazdów własnych	Z udziałem pojazdów obcych	Razem
2021	25	8	33
2020	15	19	34
Różnica	+ 10	-8	- 1

Tabela IV Zestawienie sytuacji potencjalnie niebezpiecznych w kategorii D82.

Z przedstawionych powyżej zestawień wynika, że stan bezpieczeństwa wyrażony w ilości zaistniałych w 2021 roku sytuacji potencjalnie niebezpiecznych nie uległ pogorszeniu w stosunku do 2020 roku.

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

a) Awarie i zdarzenia.

W 2021 r. miały miejsce cztery zdarzenia obciążające PPM-T jako przewoźnika:

- wypadek kategorii B03, zaistniały w dniu 19 czerwca 2021 r. o godzinie 14:35 na terenie bocznicy kolejowej „Kopalnia Gnejsu Pomianów – Doboszowice, na torze nr 102a. Wykolejeniu na wykolejnicy uległa lokomotywa typu M62 o numerze EVN

92513630354-0, pierwszą osią pierwszego wózka. Komisja kolejowa jako przyczynę pierwotną podała „Jazda po niewłaściwie ułożonej drodze przebiegu z toru 102a na tor 102 przez ustawiacza Krystiana Mazura na nałożoną wykolejnicę WK1 po wydania sygnału maszyniście Rm-1 „Do mnie””. Do powstania wypadku nie przyczynili się pracownicy PPM-T. Usługę dla PPM-T świadczyły firmy:

- J.P. Studio J. Pawełoszek – w zakresie ustawiacza,
- Orion Rail Logistic – w zakresie maszynisty.
- incydent kategorii C50, zaistniały w dniu 25 czerwca 2021 r. o godzinie 9:45 na przystankach osobowych: Kolumna (km 24,799), Dobroń (km 21,300), Chechło (km 17,692) linii kolejowej nr 14. Komisja kolejowa stwierdziła uszkodzenie krawędzi płyt peronowych spowodowane przez przejazd źle załadowanych wagonów z blokami rozjazdów kolejowych. Jako przyczynę pierwotną komisja wskazała na niewłaściwe załadowanie bloku rozjazdowego. Uprawniony i przeszkolony pracownik producenta rozjazdów firmy Vossloh Cogifer Polska sp. z o.o. podczas załadunku korzystał z niewłaściwego projektu załadunku.
- incydent kategorii C54, zaistniały w dniu 16 czerwca 2021 r. o godzinie 17:54 na szlaku Kołodziejewo – Janikowo w kilometrze 87,395 linii nr 353. Urządzenie DSAT wykazało gorącą maźnicę przy wagonie nr 84516740042-1. Uszkodzony wagon odstawiono na tor nr 16 stacji Janikowo. Komisja kolejowa wskazała jako przyczynę bezpośrednią „zużycie czopa i powstały luz między łożyskiem a czopem.
- incydent kategorii C68, zaistniały w dniu 11 sierpnia 2021 r. o godzinie 7:23 na stacji Kamieniec Ząbkowicki w torze nr 8 km 71,176 linii Wrocław Główny – Międzyzlesie. W trakcie wyjazdu pociągu ze stacji (po przejechaniu około 500 m) nastąpiło rozerwanie składu pociągu pomiędzy pierwszym wagonem (socjalnym) składu pociągu a resztą wagonów (34 wagony ładowne typu 411Vb oraz 418V). pociąg prowadziła lokomotywa ED111-008 oraz popychająca (zgodnie z regulaminem technicznym stacji) lokomotywa M62-1754. Po rozerwaniu obie części składu zatrzymały się. Jako przyczynę pierwotną komisja kolejowa wskazała na pęknięcie zmęczeniowe sprężyny taśmowej w aparacie ciąglowym. Przyczyną bezpośrednią było zerwanie gwintu i pęknięcie aparatu ciąglowego w wyniku którego nastąpiło rozerwanie pociągu.

W 2021 r. odnotowano następujące ilości przypadków sytuacji potencjalnie niebezpiecznych które dotyczyły bezpośrednio PPM-T jako przewoźnika:

- w kategorii D70 – 11,
- w kategorii D71 – 2,
- w kategorii D82 – 33.

Łącznie w 2021 r. odnotowano 50 przypadków zdarzeń i sytuacji potencjalnie niebezpiecznych dotyczących PPM-T.

b) Inne zagrożenia wpływające na bezpieczeństwo i utrzymanie.

W 2021 r. zidentyfikowano następujące nowe zagrożenia:

na podstawie analizy raportów PKBWK

- „Używanie telefonów komórkowych do wydawania poleceń związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego zamiast środków dopuszczonych w przepisach wewnętrznych”,
- „Nieprzestrzeganie obowiązujących przepisów”.

w związku ze zdarzeniem kategorii C50 zaistniałym w dniu 25.06.2021 r.

- „Niewłaściwy załadunek, złe zabezpieczanie przesyłki i przesunięcie się ładunku podczas jazdy”.

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 2022 r. koncentrują się na:

- poprawie jakości rejestracji przedpola jazdy wymaganego przez PKBWK,
- zwiększeniu zakresu możliwości realizacji czynności utrzymania,
- poprawie warunków pracy dla pracowników warsztatowych Sekcji Gdańsk,
- zwiększeniu poziomu ochrony przed dewastacją i kradzieżą,
- zwiększeniu nadzoru nad eksploatowanymi zestawami kołowymi,
- zmniejszeniu ilości wagonów na łóżyskach tocznych.

Działania te realizowane będą poprzez:

- 1) w zakresie poprawy jakości rejestracji przedpola jazdy wymaganego przez PKBWK – wyposażenie pojazdów trakcyjnych w nowe kamery rejestrujące przedpole jazdy i głos w kabinie maszynisty,
- 2) w zakresie zwiększenia zakresu możliwości realizacji czynności utrzymania oraz poprawy warunków pracy dla pracowników warsztatowych Sekcji Gdańsk – podjęcie działań zmierzających do budowy nowoczesnego zaplecza warsztatowego do utrzymania pojazdów kolejowych specjalnych - "Centrum serwisowe PKP" w Gdańsku
- 3) w zakresie zwiększenia poziomu ochrony przed dewastacją i kradzieżą – modernizacja systemu monitoringu w Bazie Maksymilianowo,
- 4) w zakresie zwiększenia nadzoru nad eksploatowanymi zestawami kołowymi:
 - przeszkolenie pracowników w zakresie wprowadzania danych o zestawach kołowych do IFS,
 - sukcesywne wypełnianie bazy (dla zestawów kołowych po naprawach okresowych).
- 5) w zakresie zmniejszenia ilości wagonów na łóżyskach tocznych – zwiększenie ilości wagonów typu pulman w grupie wagonów techniczno-gospodarczych

2. Cele inwestycyjne (w tym podniesienie wartości środków trwałych).

Na 2022 r. zaplanowano następujące cele dotyczących PPM-T jako przewoźnika i ECM w zakresie inwestycyjnym:

- podjęcie działań zmierzających do budowy nowoczesnego zaplecza warsztatowego do utrzymania pojazdów kolejowych specjalnych - "Centrum serwisowe PKP" w Gdańsku
- modernizacja systemu monitoringu w Bazie Maksymilianowo

3. Cele w zakresie poprawy bezpieczeństwa personelu.

Podjęcie działań zmierzających do budowy nowoczesnego zaplecza warsztatowego do utrzymania pojazdów kolejowych specjalnych - "Centrum serwisowe PKP" w Gdańsku

Ponadto 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 2022 r. zostały ujęte w projekcie planu działalności (planu budżetu na 2022 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 2022 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.

**HARMONOGRAM PROGRAMU POPRAWY BEZPIECZEŃSTWA I UTRZYMANIA
W POMORSKIM PRZEDSIĘBIORSTWIE MECHANICZNO-TOROWYM SP. Z O.O.
(CELE POPRAWY BEZPIECZEŃSTWA I UTRZYMANIA na 2022 r.)**

L.P.	Zobowiązania	Cel		Odpowie- dzialny	Przewidywane środki finansowe [zł]	Termin realizacji	Sposób monitorowania	Sposób zawiadomiania odpowiedzialnych pracowników	Uwagi
		ilościowy [szt]	jakościowy						
1	Wypożyczenie pojazdów trakcyjnych w nowe kamery rejestrujące przedpole jazdy i głos w kabinie maszynisty	10	poprawienie jakości rejestracji wymaganej zaleceniem PKBWK	MT + MM wsparcie FI	230 000	2022.12.31	informacja o realizacji z MT	drogą elektroniczną (w e-mailu)	koszt w zależności od wybranego wariantu
2	Podjęcie działań zmierzających do budowy nowoczesnego zaplecza warsztatowego do utrzymania pojazdów kolejowych specjalnych - "Centrum Serwisowe grupy PKP Polskie Linie Kolejowe S.A." w Gdańsku	1	znacząca poprawa warunków pracy pracowników warsztatowych, zwiększenie zakresu możliwości realizacji czynności utrzymania.	MN	50 000 000	2025.12.31	MN informacja o realizacji etapów	drogą elektroniczną (w e-mailu)	koszt całości przedsięwzięcia
3	Modernizacja systemu monitoringu w Bazie Maksymilianowo	1	ochrona obiektu i stojącego taboru przed dewastacją i kradzieżami	FI + MM	70 000	2022.12.31	informacja o realizacji z MM	drogą elektroniczną (w e-mailu)	
4	Przeszkolenie pracowników w zakresie prowadzenia danych o zestawach kołowych do IFS,	1	zwiększenie nadzoru nad eksploatowanymi zestawami kołowymi - zmniejszenie ryzyka uszkodzenia zestawu kołowego	MT	0	I kw.2022	informacja o wykonaniu z MT	drogą elektroniczną (w e-mailu)	
5	Sukcesywne wypełnianie bazy (dla zestawów kołowych po naprawach okresowych).	wszystkie zestawy w pojazdach po naprawach	zwiększenie nadzoru nad eksploatowanymi zestawami kołowymi - zmniejszenie ryzyka uszkodzenia zestawu kołowego	MJ	0	zadanie ciągłe	informacja o wykonaniu z MJ	drogą elektroniczną (w e-mailu)	

6	Zwiększenie ilości wagonów typu pulman w grupie wagonów techniczno-gospodarczych z przeznaczeniem do: - żurawia kolejowego KIROW, - lokomotywy SM-42 nr 2122, <i>lub PE</i> - lokomotywy SM-42 nr 2568. <i>lub sp128t</i>	3	podniesienie bezpieczeństwa - zastąpienie "starych" wagonów nowszymi na łożyskach tocznych	MT	1 050 000	2022.12.31	informacja o wykonaniu z MT	drogą elektroniczną (w e-mailu)
---	--	---	--	----	-----------	------------	-----------------------------	---------------------------------

Suma 51 350 000

PEŁNOMOCCNIK ZARZĄDU
ds. Systemy Zarządzania

Bezpieczeństwo

Andrzej Jarosz
Andrzej Jarosz

Andrzej Jarosz

pełnomocnik systemu SMS/MMS

Sporządził:

Zatwierdził:

PREZES ZARZĄDU

Artur Szamisz
Artur Szamisz

Gdańsk, dnia 19 stycznia 2022 r.