

**PROGRAM POPRAWY BEZPIECZEŃSTWA I UTRZYMANIA
na rok 2025**

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

Sporządził:

PEŁNOMOCNIK ZARZĄDU
ds. Systemu Zarządzania
Bezpieczeństwem i Utrzymaniem

..... Natalia Szegda

Zatwierdził:

PREZES ZARZĄDU

Michał Ulatowski

Gdańsk, dnia 24 stycznia 2025 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.....	6
Część II.....	7
1. Charakterystyka celów poprawy bezpieczeństwa i utrzymania.....	7
2. Cele inwestycyjne (w tym podniesienie wartości środków trwałych).....	8
3. Cele w zakresie poprawy bezpieczeństwa personelu.....	8
4. Zasoby i środki niezbędne do realizacji celów.....	8
5. Przewidywane efekty programu poprawy bezpieczeństwa i utrzymania.....	8
6. Podsumowanie.....	8
Zapoznanie pracowników PPM-T z PPBiU.....	9

Część I

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

W 2024 r. wystąpiło jedno zdarzenie obciążające PPM-T jako przewoźnika:

- 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” – zaistniały w dniu 19.04.2024 r.

W 2023 r. miało miejsce jedno zdarzenie obciążające PPM-T jako przewoźnika:

- Wypadek kategorii B11 „Niewłaściwe załadowanie, rozładowanie, nieprawidłowości w zabezpieczeniu ładunku lub inne nieprawidłowości w czynnościach ładunkowych” – zaistniały w dniu 09.01.2023 r.

Wobec powyższego należy uznać, że stan bezpieczeństwa wyrażony w ilości zaistniałych w 2024 roku zdarzeń utrzymał się na porównywalnym poziomie – wystąpiło 1 zdarzenie.

Wszystkie zdarzenia zostały odnotowane w bazie danych „BAZUKA”.

W 2024 r. odnotowano 86 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”,
- D83 „Wysypywanie się środka chemicznego, wyciek cieczy lub ulatnianie się gazu niewymagające interwencji władz ani zastosowania środków do likwidacji zagrożenia pożarowego, chemicznego, biologicznego”,
- D88 „Zdarzenia losowe, np.: burze, huragany, zasypany śnieżne, osunięcia ziemi, powalone drzewa itp. – niepowodujące strat w mieniu.”.

Ilościowe porównanie roku 2024 do roku 2023 ilustrują tabele poniżej.

	D70	D71	D82	D83	D88	Razem
2024	7	2	75	1	1	86
2023	19	3	37	0	0	59
Różnica	- 12	-1	+ 38	+ 1	+ 1	+27

Tabela I Zestawienie sytuacji potencjalnie niebezpiecznych ogółem.

D70	Z udziałem pojazdów własnych	Z udziałem pojazdów obcych	Razem
2024	7	0	7
2023	15	4	19
Różnica	- 8	- 4	- 12

Tabela II Zestawienie sytuacji potencjalnie niebezpiecznych w kategorii D70

D71	Z udziałem pojazdów własnych	Z udziałem pojazdów obcych	Razem
2024	1	1	2
2023	2	1	3
Różnica	- 1	0	- 1

Tabela III Zestawienie sytuacji potencjalnie niebezpiecznych w kategorii D71

D82	Z udziałem pojazdów własnych	Z udziałem pojazdów obcych	Razem
2024	27	48	75
2023	14	23	37
Różnica	+ 13	+ 25	+ 38

Tabela IV Zestawienie sytuacji potencjalnie niebezpiecznych w kategorii D82.

D83	Z udziałem pojazdów własnych	Z udziałem pojazdów obcych	Razem
2024	1	0	1
2023	0	0	0
Różnica	+ 1	0	+ 1

Tabela V Zestawienie sytuacji potencjalnie niebezpiecznych w kategorii D83.

D88	Z udziałem pojazdów własnych	Z udziałem pojazdów obcych	Razem
-----	------------------------------	----------------------------	-------

2024	0	1	1
2023	0	0	0
Różnica	0	+ 1	+ 1

Tabela V Zestawienie sytuacji potencjalnie niebezpiecznych w kategorii D88.

Z przedstawionych powyżej zestawień wynika, że odnotowano wzrost o 27 przypadków wystąpienia sytuacji potencjalnie niebezpiecznych w stosunku do roku poprzedniego.

Największy udział wśród wszystkich sytuacji potencjalnie niebezpiecznych mają sytuacje kategorii D82 stanowiące 87 % wszystkich zaistniałych. W stosunku do roku 2023, w kategorii tej odnotowano wzrost o 38 przypadków. Na kategorię tą składają się defekty pojazdów własnych oraz obcych (podmiotów świadczących na rzecz PPM-T usługę trakcyjną). W 2023 udział pojazdów własnych wynosił 38 %, natomiast w 2024 – 36 %. W kategorii D82 wśród pojazdów własnych największy udział mają sytuacje spowodowane usterkami, które wystąpiły po naprawach okresowych wykonywanych przez firmę zewnętrzną, które zostały usunięte w ramach naprawy gwarancyjnej przez gwaranta. Ponadto duży udział mają usterki układów roboczych pojazdów specjalnych, niemających wpływu na bezpieczeństwo w procesie przewozowym, a także wskazania systemu DSAT, które nie zostały potwierdzone po przeprowadzeniu weryfikacji.

Wśród przypadków kategorii D70 odnotowano spadek o 12 przypadków (w tym wśród pojazdów własnych spadek o 8 przypadków). Większość odnotowanych sytuacji potencjalnie niebezpiecznych tej kategorii dotyczyła wystąpień nieprawidłowości zakomunikowanych przez system DSAT, dla których po wykonaniu oględzin nie stwierdzono występowania usterek oraz przekroczeń wartości dopuszczalnych.

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

a) Awarie i zdarzenia.

W 2024 r. miało miejsce jedno zdarzenie obciążające PPM-T jako przewoźnika:

- Incydent kategorii C54 zaistniał w dniu 19 kwietnia 2024 r.
Po przejeździe pociągu 559134 relacji Grudziądz - Maksymilianowo urządzenie DSAT wykazało gorące maźnice w wagonie 84516700383-7. Po zatrzymaniu pociągu maszynista potwierdził usterkę gorącej maźnicy. Wagon ściągnięto ze szlaku do stacji Maksymilianowo za pomocą samochodu ratownictwa technicznego, przy wykorzystaniu wózka technologicznego.
Za przyczynę pierwotną komisja kolejowa uznała prawdopodobny błąd przy montażu pierścienia dociskowego, natomiast przyczyn pośrednich i systemowych nie wskazano.

W 2024 r. odnotowano następujące ilości przypadków sytuacji potencjalnie niebezpiecznych które dotyczyły bezpośrednio PPM-T jako przewoźnika:

- w kategorii D70 – 7,
- w kategorii D71 – 2,

- w kategorii D82 – 75,
- w kategorii D83 – 1,
- w kategorii D88 – 1.

Łącznie w 2023 r. odnotowano 84 przypadków zdarzeń i sytuacji potencjalnie niebezpiecznych dotyczących PPM-T.

b) Inne zagrożenia wpływające na bezpieczeństwo i utrzymanie.

W 2024 r. zidentyfikowano następujące nowe zagrożenia, które zostały wprowadzone do rejestru zagrożeń:

- „Niewłaściwe wykonanie badań nieniszczących”

Zagrożenie zidentyfikowane w związku z pismem Prezesa UTK nr DPN-WDZK.464.8.2024.2.KG z dnia 15 marca 2024 r. – dotyczącym zaleceń Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych zawartych w raporcie PKBWK/02/2024. Liczba ryzyka (R) wg metody FMEA dla powyższego zagrożenia została oceniona na 96 pkt.

- „Powtarzanie się przyczyn awarii dla danego typu pojazdu kolejowego”

Zagrożenie zidentyfikowane w związku z pismem Prezesa UTK nr DPN-WDZK.464.22.2024.2.KG z dnia 5 września 2024 r. (wpłynęło 12 września 2024 r.) – dotyczącym zaleceń Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych zawartych w raporcie PKBWK/06/2024. Liczba ryzyka (R) wg metody FMEA dla powyższego zagrożenia została oceniona na 80 pkt.

- „Niewłaściwa obsługa hamulca przez maszynistę”

Zagrożenie zidentyfikowane w związku z wydanym alertem bezpieczeństwa szwajcarskiego NSA, dotyczący złamania tarczy koła zestawu kołowego typu BA 390 z dnia 02.10.2023 r. Liczba ryzyka (R) wg metody FMEA dla powyższego zagrożenia została oceniona na 48 pkt.

- „Brak lub niewłaściwe osygnalizowanie pojazdów kolejowych w pociągu”

Zagrożenie zidentyfikowane w związku z pismem Prezesa UTK nr DPN-WDZK.464.6.2024.2.MF z dnia 23 lutego 2024 r. - dotyczącym zaleceń Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych zawartych w raporcie nr PKBWK/01/2024. Liczba ryzyka (R) wg metody FMEA dla powyższego zagrożenia została oceniona na 16 pkt.

- „Wtargnięcie do kabiny maszynisty przez osoby nieupoważnione”

Zagrożenie zidentyfikowane w związku z pismem Prezesa UTK nr DPN.WDOT.47.16.2024.1.RK z dnia 4 września 2024 r. Liczba ryzyka (R) wg metody FMEA dla powyższego zagrożenia została oceniona na 64 pkt.

Część II

1. Charakterystyka celów poprawy bezpieczeństwa i utrzymania.

Cele poprawy bezpieczeństwa i utrzymania przyjęte do realizacji na 2024 r. koncentrują się na:

- poprawie jakości rejestracji przedpoła jazdy wymaganego przez PKBWK,
- zwiększeniu zakresu możliwości realizacji czynności utrzymania,
- poprawie warunków pracy dla pracowników związanych z działalnością przewozową Bazy Maksymilianowo,
- poprawie jakości infrastruktury prowadzącej do warsztatu utrzymaniowego w Maksymilianowie,
- podniesieniu kwalifikacji pracowników realizujących czynności utrzymania,
- zwiększenie możliwości realizacji przewozów poprzez uzyskanie kwalifikacji w zakresie stanowisk wykonujących zadania krytyczne dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego,
- podniesieniu kwalifikacji pracowników kontroli jakości oraz rozszerzeniu składu audytorów wewnętrznych SMS/MMS,
- wymianie dotychczas używanych wagonów przeznaczonych do przewozu ładunków sztukowych na bezpieczniejsze w eksploatacji.

Działania te realizowane będą poprzez:

- 1) w zakresie poprawy jakości rejestracji przedpoła jazdy wymaganego przez PKBWK – wyposażenie pojazdów trakcyjnych w nowe kamery rejestrujące przedpole jazdy i głos w kabinie maszynisty (kontynuacja z 2024 r.),
- 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 PLK" w Gdańsku (realizacja do 2027 r.),
- 3) w zakresie poprawy warunków pracy dla pracowników związanych z działalnością przewozową Bazy Maksymilianowo – zakup radiotelefonów,
- 4) w zakresie poprawienia jakości infrastruktury prowadzącej do warsztatu utrzymaniowego – wymiana podkładów i tłuczni w torze nr 108 na bocznicy Bazy Maksymilianowo,
- 5) w zakresie podniesienia kwalifikacji pracowników realizujących czynności utrzymania – szkolenie z metod spawalniczych,
- 6) w zakresie szkolenia pracowników zatrudnionych na stanowiskach krytycznych dla bezpieczeństwa – zatrudnienie / wyszkolenie pracowników w zawodach maszynisty i kierownika pociągu gospodarczego i roboczego,
- 7) w zakresie podniesienia kwalifikacji pracowników kontroli jakości oraz rozszerzenia składu audytorów wewnętrznych SMS/MMS – szkolenie z zakresu diagnostyki drganiowej oraz audytowania,

- 8) w zakresie wymiany dotychczas używanych wagonów przeznaczonych do przewozu ładunków sztukowych na bezpieczniejsze w eksploatacji – remont i adaptacja zakupionych w latach ubiegłych wagonów typu 208Kf.

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

Na 2025 r. zaplanowano następujące cele dotyczące 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 PLK" w Gdańsku,
- remont toru nr 108 na boczniczy Bazy Maksymilianowo.

3. Cele w zakresie poprawy bezpieczeństwa personelu.

Budowa nowoczesnego zaplecza warsztatowego do utrzymania pojazdów kolejowych specjalnych - "Centrum serwisowe PKP PLK" w Gdańsku w znaczący sposób poprawi warunki pracy.

Ponadto cele w zakresie poprawy bezpieczeństwa personelu ujęte są w Planie poprawy BHP na rok 2025.

Realizowane jest w tym zakresie również doskonalenie zawodowe pracowników w obszarach pozwalających na podnoszenie kwalifikacji zawodowych oraz zwiększanie świadomości w zakresie bezpieczeństwa.

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 2025 r. zostały ujęte w projekcie planu działalności (planu budżetu na 2025 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 2025 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 2025 r.)**

Lp.	Zobowiązania	Cel		Odpowiedzialny	Przewidywane środki finansowe [zł]	Termin realizacji	Sposób monitorowania	Sposób zawiadamiania odpowiedzialnych pracowników	Uwagi
		ilościowy [jedn. miary]	jakościowy						
1	Wypożyczenie pojazdów trakcyjnych i specjalnych mających poruszać się samodzielnie w nowe kamery rejestrujące przedpole jazdy i głos w kabinie maszynisty	6 pojazdów	poprawienie jakości rejestracji wymaganej zaleceniem PKBWK	TP	282 200	31.03.2025	informacja o realizacji z TP	drogą elektroniczną (w e-mailu)	kontynuacja
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 obiekt	znacząca poprawa warunków pracy pracowników warsztatowych, zwiększenie zakresu możliwości realizacji czynności utrzymania.	Michał Flissikowski - dyrektor projektu	50 000 000	01.07.2027	informacja od dyrektora projektu	drogą elektroniczną (w e-mailu)	kontynuacja (dokapitalizowanie)
3	Zakup radiotelefonów	15 sztuk	poprawa warunków pracy pracowników poprzez wymianę sprzętu na nowszy	TM	36 000	30.06.2025	informacja o realizacji z TM	drogą elektroniczną (w e-mailu)	
4	Wymiana podkładów i tłuczni w torze nr 108 na bocznicę Bazy Maksymilianowo	250 m	poprawa jakości infrastruktury prowadzącej do zakładu utrzymania torowego	TM	200 000	31.12.2025	informacja o realizacji z TM	drogą elektroniczną (w e-mailu)	
5	Szkolenie z metod spawalniczych	6 osób	podniesienie kwalifikacji pracowników wykonujących czynności utrzymania pojazdów kolejowych	PH	40 000	31.12.2025	informacja o wykonaniu z PH	drogą elektroniczną (w e-mailu)	
6	Szkolenie na stanowisko kierownika pociągu gospodarczego i roboczego	12 osób	zwiększenie możliwości realizacji przyczwozów, zmniejszenie nadgodzin	PH	21 000	30.06.2025	informacja o wykonaniu z PH	drogą elektroniczną (w e-mailu)	

L.p.	Zobowiązania	Cel		Odpowie- dzialny	Przewidywane środki finansowe [zł]	Termin realizacji	Sposób monitorowania	Sposób zawiadomienia odpowiedzialnych pracowników	Uwagi
		ilościowy ljedn. miary]	jakościowy						
7	Szkolenie dla kandydatów ubiegających się o świadectwo maszynisty	5 osób	zwiększenie możliwości realizacji przewozów, zmniejszenie nadgodzin	PH	35 000	31.05.2025	informacja o wykonaniu z PH	drogą elektroniczną (w e-mailu)	
8	Szkolenie pracowników Zespołu kontroli jakości w zakresie diagnostyki drganiowej pojazdów z elementami eksploatacji	3 osoby	zwiększenie zakresu kontroli pojazdów oraz diagnostyki, możliwość wystawiania ekspertyzy podczas wykonywania jazdy próbnej	PJ + PH	9 000	31.12.2025	informacja o wykonaniu z PJ	drogą elektroniczną (w e-mailu)	
9	Szkolenie dla adytorów wewnętrznych SMS i MMS	2 osoby	podniesienie kwalifikacji pracowników, rozszerzenie składu zespołu audytorów wewnętrznych	PJ + PH	2 000	31.07.2025	informacja o wykonaniu z PJ	drogą elektroniczną (w e-mailu)	
10	Remont (P5) zakupionych w latach ubiegłych wagonów typu 208Kf wraz z adaptacją, w zamian za dotychczas używane wagony typu 23K	2 pojazdy	wymiana dotychczas użytkowanych wagonów na bezpieczniejsze w eksploatacji (hamowne, z lepszymi łożyskami)	TP	180 000	31.12.2025	informacja o realizacji z TP	drogą elektroniczną (w e-mailu)	

Suma 50 805 200

Sporządził:

Gdańsk, dnia 24 stycznia 2025 r.

PELNOMOCNIK ZARZĄDU
ds. Systemu Zarządzania
Bezpieczeństwem i Utrzymaniem

Szepole
Natalia Szegda

Zatwierdził:

PREZES ZARZĄDU

Michał Ustowski