

**PROGRAM POPRAWY BEZPIECZEŃSTWA I UTRZYMANIA
na rok 2026**

**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 26 stycznia 2026 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 (w tym podniesienie wartości środków trwałych).....	7
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.....	8

Załącznik nr 1 – Cele poprawy bezpieczeństwa i utrzymania



Część I

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

W 2025 r. wystąpiły dwa zdarzenia obciążające PPM-T jako przewoźnika:

- 2 wypadki kategorii B21 „Najechanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszynę drogową, maszynę rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym niewyposażonym w system przejazdowy (kat. D)” – zaistniały w dniach 17.03.2025 r. oraz 26.08.2025 r.

W 2024 r. miało miejsce 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.

Wobec powyższego należy uznać, że stan bezpieczeństwa wyrażony w ilości zdarzeń zaistniałych w 2025 roku uległ niewielkiemu pogorszeniu – wystąpiły 2 zdarzenia.

Wszystkie zdarzenia zostały odnotowane w bazie danych „BAZUKA”.

W 2025 r. odnotowano 50 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”,
- D78 „Uszkodzenie lub nieprawidłowe działanie urządzeń sterowania ruchem kolejowym, w tym na przejazdach kolejowo-drogowych, oraz urządzeń telewizji użytkowej”,
- 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 2025 do roku 2024 ilustrują tabele poniżej.

	D70	D71	D78	D82	D83	D88	Razem
2025	14	0	3	33	0	0	50
2024	7	2	0	75	1	1	86
Różnica	+7	-2	+3	-42	-1	-1	-36

Tabela I Zestawienie sytuacji potencjalnie niebezpiecznych ogółem

D70	Z udziałem pojazdów własnych	Z udziałem pojazdów obcych	Razem
2025	9	5	14
2024	7	0	7
Różnica	+2	+5	+7

Tabela II Zestawienie sytuacji potencjalnie niebezpiecznych w kategorii D70

D78	Z udziałem pojazdów własnych	Z udziałem pojazdów obcych	Razem
2025	1	2	3
2024	1	1	2
Różnica	0	+1	+1

Tabela III Zestawienie sytuacji potencjalnie niebezpiecznych w kategorii D78

D82	Z udziałem pojazdów własnych	Z udziałem pojazdów obcych	Razem
2025	13	20	33
2024	27	48	75
Różnica	-14	-28	-42

Tabela IV Zestawienie sytuacji potencjalnie niebezpiecznych w kategorii D82

Na podstawie przeprowadzonej analizy porównawczej danych za lata 2024–2025 stwierdzono, że w 2025 roku odnotowano łącznie 50 sytuacji potencjalnie niebezpiecznych wobec 86 zdarzeń w roku 2024, co oznacza spadek o 36 przypadków (ok. 42%). Trend ten wskazuje na ogólną poprawę poziomu bezpieczeństwa.

Największy udział wśród wszystkich sytuacji potencjalnie niebezpiecznych mają zdarzenia kategorii D82, stanowiące 66% wszystkich przypadków. W porównaniu z rokiem 2024 w tej kategorii odnotowano spadek o 42 przypadki. Na kategorię D82 składają się defekty pojazdów własnych – 13 przypadków oraz pojazdów obcych (podmiotów świadczących na rzecz PPM-T usługę trakcyjną) – 20 przypadków. Wśród pojazdów własnych istotny udział mają sytuacje spowodowane usterkami po naprawach okresowych wykonywanych przez firmę zewnętrzną, które następnie zostały usunięte w ramach naprawy gwarancyjnej.

W kategorii D70 odnotowano wzrost liczby przypadków o 7, w tym o 5 w odniesieniu do pojazdów obcych.

Istotny udział wśród zgłoszonych sytuacji potencjalnie niebezpiecznych kategorii D82 i D70 stanowiły nieprawidłowości sygnalizowane przez system DSAT, które nie zostały potwierdzone po przeprowadzeniu weryfikacji.

Sytuacje potencjalnie niebezpieczne kategorii D78 są związane z usterkami po stronie infrastruktury.

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

a) Awarie i zdarzenia.

W 2025 r. miały miejsce dwa zdarzenia obciążające PPM-T jako przewoźnika:

- Wypadek kategorii B21 zaistniały w dniu 17 marca 2025 r.
Na przejeździe kat. D, w bok przejeżdżającej lokomotywy SM42-9260 prowadzącej pociąg relacji Maksymilianowo – Płońsk wjechał samochód osobowy i uderzył w pojazd. Samochód osobowy uszkodzony, zatrzymał się poza skrajnią toru. Lokomotywa bez uszkodzeń, stan techniczny zezwalał na dalszą jazdę.
Za przyczynę pierwotną komisja kolejowa uznała niezachowanie szczególnej ostrożności przez kierującego pojazdem drogowym podczas zbliżania się do przejazdu kolejowo-drogowego i nie upewnienie się, czy do przejazdu nie zbliża się pojazd szynowy. Pośrednią przyczyną było niezastosowanie się kierującego pojazdem drogowym do wskazań znaków drogowych. Przyczyn systemowych nie stwierdzono.
- Wypadek kategorii B21 zaistniały w dniu 26 sierpnia 2025 r.
Wypadek na przejeździe kat. D. Pod pociąg relacji Elbląg - Mirosław Ujski prowadzony lokomotywą PKP CARGO typu ST48 wjechał samochód osobowy. Bez osób rannych. Stan techniczny lokomotywy zezwalał na dalszą jazdę.
Za przyczynę bezpośrednią komisja kolejowa uznała nie udzielenie pierwszeństwa przejazdu dla nadjeżdżającego pociągu. Pierwotną przyczyną było nie zachowanie należytej ostrożności przez kierującego pojazdem osobowym i wjechanie na przejazd pod nadjeżdżający pociąg. Przyczyn pośrednich oraz systemowych nie stwierdzono.

W 2025 r. odnotowano 50 przypadków sytuacji potencjalnie niebezpiecznych, które dotyczyły bezpośrednio PPM-T jako przewoźnika.

Łącznie w 2025 r. odnotowano 52 przypadki zdarzeń i sytuacji potencjalnie niebezpiecznych dotyczących PPM-T.

b) Inne zagrożenia wpływające na bezpieczeństwo i utrzymanie.

W 2025 r. zidentyfikowano następujące nowe zagrożenia, które zostały wprowadzone do rejestru zagrożeń:

- „Wprowadzenie do eksploatacji staroużytecznych osi zestawów kołowych niespełniających wymogów”



Zagrożenie zidentyfikowane w związku z pismem Prezesa UTK nr WPOA.464.1.2025.2.MF z dnia 9 lipca 2025 r. – dotyczącym zaleceń Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych zawartych w Raporcie nr 4 z 2025 r. Liczba ryzyka (R) wg metody FMEA dla powyższego zagrożenia została oceniona na 32 pkt.

- „Nieprawidłowo przeprowadzony proces oceny zmiany / oceny ryzyka”

Zagrożenie zidentyfikowane w związku z wystąpieniem pokontrolnym UTK o sygnaturze OT5.501.37.2024.8.BN z dnia 4 marca 2025 r. Liczba ryzyka (R) wg metody FMEA dla powyższego zagrożenia została oceniona na 40 pkt.

- „Niezatrzymanie pociągu przez maszynistę, po otrzymaniu sygnału REC”

„Nienadanie lub nieodebranie sygnału A1r „Alarm” z wykorzystaniem kolejowego połączenia alarmowego REC w systemie GSM-R”

Zagrożenia zidentyfikowane w związku z rozpoczęciem eksploatacji systemu GSM-R. Liczby ryzyka (R) wg metody FMEA dla powyższych zagrożeń zostały ocenione na 80 i 48 pkt.

- „Najechanie pojazdu kolejowego na pojazd kolejowy lub inną przeszkodę”

Zagrożenie zidentyfikowane w związku z pismem Prezesa UTK nr DPN-WPOA.464.9.2025.2.MF z dnia 21 października 2025 r. – dotyczącym zaleceń Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych zawartych w Raporcie rocznym za 2024 r. Liczba ryzyka (R) wg metody FMEA dla powyższego zagrożenia została oceniona na 48 pkt.

- „Niewłaściwy nadzór nad dokumentacją związaną z realizacją procesu przewozowego”

Zagrożenie zidentyfikowane w związku z wystąpieniem pokontrolnym UTK o sygnaturze OT5.501.27.2025.14.MŁ z dnia 29 grudnia 2025 r. Liczba ryzyka (R) wg metody FMEA dla powyższego zagrożenia została oceniona na 40 pkt.

Część II

1. Charakterystyka celów poprawy bezpieczeństwa i utrzymania.

Cele poprawy bezpieczeństwa i utrzymania przyjęte do realizacji na 2026 r. koncentrują się na:

- zwiększeniu zakresu możliwości realizacji czynności utrzymania,
- wdrożenie mechanizmów umożliwiających bieżące monitorowanie realizacji zadań w czasie rzeczywistym, zwiększenie przejrzystości procesów oraz ograniczenie ryzyka błędów ludzkich,
- podniesieniu kwalifikacji pracowników realizujących czynności utrzymania,
- podniesieniu kwalifikacji audytorów wewnętrznych SMS/MMS,
- usprawnienie radiołączności drużyn pociągowych,

- poprawie jakości infrastruktury prowadzącej do warsztatu utrzymaniowego w Maksymilianowie,
- poprawie warunków pracy dla pracowników związanych z działalnością przewozową Bazy Maksymilianowo,
- zwiększenie możliwości realizacji przewozów poprzez uzyskanie kwalifikacji w zakresie stanowisk wykonujących zadania krytyczne dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego,
- wymianie dotychczas używanych wagonów przeznaczonych do przewozu ładunków sztukowych na bezpieczniejsze w eksploatacji.

Działania te realizowane będą poprzez:

- 1) 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,
- 2) w zakresie wdrożenia mechanizmów – wdrożenie oprogramowania wspierającego automatyzację procesów operacyjnych oraz efektywną dystrybucję i zarządzanie dokumentacją, przeznaczonego dla pracowników odpowiedzialnych za bezpieczeństwo ruchu kolejowego, utrzymanie pojazdów kolejowych oraz bocznic kolejowych,
- 3) w zakresie podniesienia kwalifikacji pracowników realizujących czynności utrzymania – szkolenie z zakresu łożysk,
- 4) w zakresie podniesienia kwalifikacji audytorów wewnętrznych SMS/MMS – szkolenie dla audytorów,
- 5) w zakresie usprawnienia radiołączności drużyn pociągowych – zakup radiotelefonów przenośnych GSM-R,
- 6) w zakresie poprawy jakości infrastruktury - wymiana podkładów i tuczni w torze nr 111 na boczniczy Bazy Maksymilianowo,
- 7) w zakresie poprawy warunków pracy dla pracowników związanych z działalnością przewozową Bazy Maksymilianowo – zakup systemu asekuracyjnego,
- 8) w zakresie zwiększenia możliwości realizacji przewozów – uzyskanie kompetencji kierownika pociągu lub rewidenta przez pracowników Spółki,
- 9) w zakresie wymiany dotychczas używanych wagonów – przeprowadzenie remontu wagonów zakupionych w latach ubiegłych.

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

Na 2026 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 111 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 2026.

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 2026 r. zostały ujęte w projekcie planu działalności (planu nakładów inwestycyjnych na 2026 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 2026 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 2026 r.)**

L.p.	Zobowiązania	Cel		Odpowie- dzialny	Przewidywane środki finansowe [zł]	Termin realizacji	Sposób monitorowania	Sposób zawiadomiania odpowiedzialnych pracowników	Uwagi
		ilościowy [jedn. miary]	jakościowy						
1	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	31.12.2028	informacja od dyrektora projektu	drogą elektroniczną (w e-mailu)	kontynuacja (dokapitalizowa- nie)
2	Wdrożenie oprogramowania wspierającego automatyzację procesów operacyjnych oraz efektywną dystrybucję i zarządzanie dokumentacją, przeznaczoną dla pracowników odpowiedzialnych za bezpieczeństwo ruchu kolejowego, utrzymanie pojazdów kolejowych oraz bocznic kolejowych	1 oprogramo- wanie	Podniesienie poziomu bezpieczeństwa poprzez wdrożenie mechanizmów umożliwiających bieżące monitorowanie realizacji zadań w czasie rzeczywistym, zwiększenie przejrzystości procesów oraz ograniczenie ryzyka błędów ludzkich.	FI, TW, T	1 200 000	31.12.2026	informacja o realizacji od FI i TW	drogą elektroniczną (w e-mailu)	
3	Szkolenie pracowników warsztatowych z zakresu serwisowania i budowy łożysk osiowych pojazdów kolejowych	17 osób	Podniesienie kwalifikacji pracowników wykonujących czynności utrzymania pojazdów kolejowych	PH	34 000	31.12.2026	informacja o realizacji z PH	drogą elektroniczną (w e-mailu)	
4	Szkolenie audytorów wewnętrznych SMS/MMS	9 osób	Podniesienie kwalifikacji audytorów wewnętrznych	PH	6 300	31.07.2026	informacja o realizacji z PH	drogą elektroniczną (w e-mailu)	

L.p.	Zobowiązania	Cel		Odpowiedzialny	Przewidywane środki finansowe [zł]	Termin realizacji	Sposób monitorowania	Sposób zawiadomiania odpowiedzialnych pracowników	Uwagi
		ilościowy [jedn. miary]	jakościowy						
5	Zakup radiotelefonów przenośnych GSM-R dla kierowników pociągów roboczych	do 60 sztuk	Usprawnienie radiolączności drużyny pociągowej podczas prac na torze zamkniętym infrastruktury wyposażonej w GSM-R	TP	750 000	31.12.2026	informacja o realizacji z TM	drogą elektroniczną (w e-mailu)	zakup w miarę ujawniających się potrzeb
6	Wymiana podkładów i tuczni w torze nr 111 na bocznicę Bazy Maksymilianowo	100 m	Poprawa jakości infrastruktury prowadzącej do zakładu utrzymaniowego	TM	150 000	31.12.2026	informacja o realizacji z TM	drogą elektroniczną (w e-mailu)	
7	Zakup systemu asekuracyjnego linii poziomych zabezpieczających przed upadkiem z wysokości pracownika przy naprawie górnych podzespołów w lokomotywach zamontowane na hali na Bazie Maksymilianowo	1 system	Znacząca poprawa warunków pracy pracowników warsztatowych	TM	30 000	31.12.2026	informacja o realizacji z TM	drogą elektroniczną (w e-mailu)	
8	Szkolenie na stanowisko kierownika pociągu gospodarczego i roboczego	6 osób	Zwiększenie możliwości realizacji przewozów	PH	20 000	31.12.2026	informacja o wykonaniu z PH	drogą elektroniczną (w e-mailu)	
9	Szkolenie na stanowisko rewidenta	4 osoby	Zwiększenie możliwości realizacji przewozów	PH	37 000	31.12.2026	informacja o wykonaniu z PH	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 łożyskami tocznymi)	TP	120 000	31.12.2026	informacja o realizacji z TP	drogą elektroniczną (w e-mailu)	dla 1 pojazdu - kontynuacja z 2025 r.

Suma 52 347 300

Sporządził:

Zatwierdził:

Gdańsk, dnia 26 stycznia 2026 r.

PEŁNOMOCNIK ZARZĄDU
ds. Systemu Zarządzania
Bezpieczeństwem i Utrzymaniem

peya
Natalia Szpęga

PREZES ZARZĄDU

Michał Ulatowski
Michał Ulatowski