

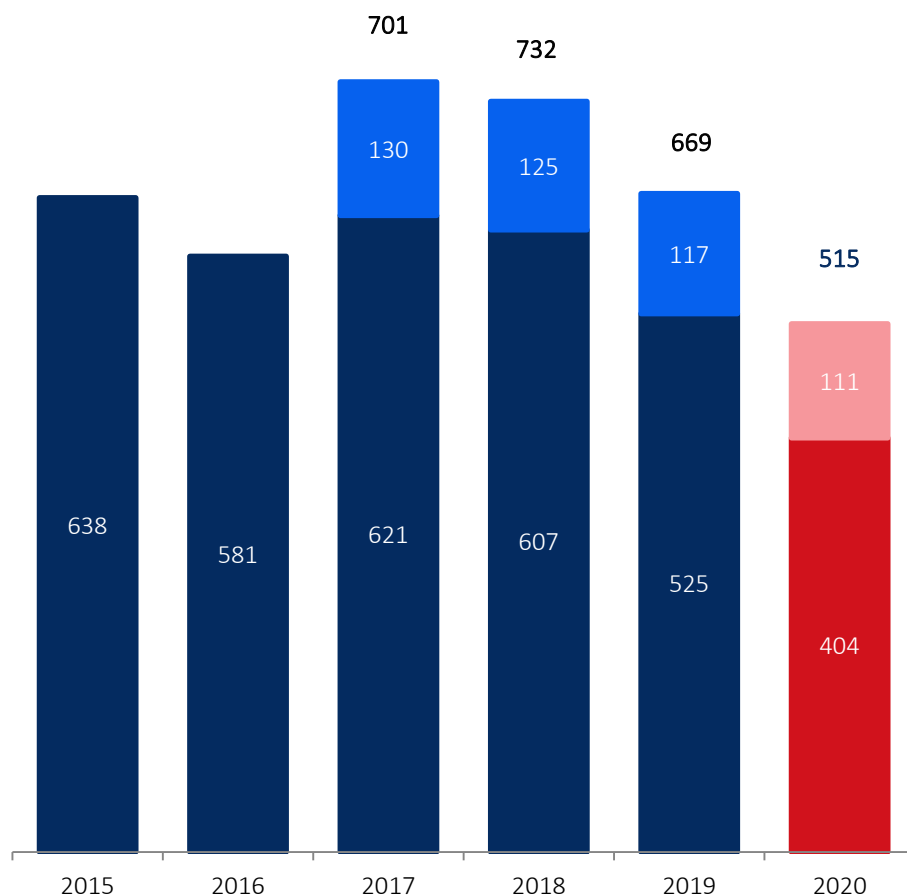
XIII Konferencja Naukowo-Techniczna „Projektowanie, budowa i utrzymanie infrastruktury w transporcie szynowym” INFRASZYN 2021

9-11 czerwca 2021 r., Zakopane

Kamil Wilde
Wiceprezes Urzędu
Transportu
Kolejowego



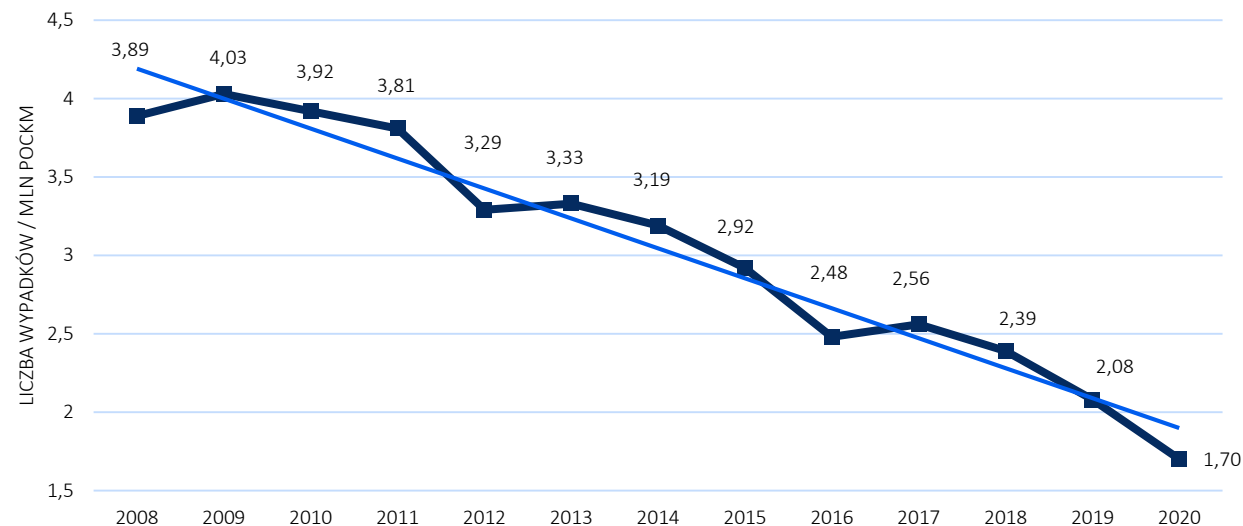
Bezpieczeństwo na kolei w 2020 r.



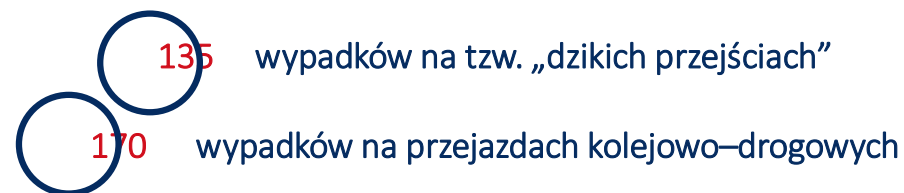
Wypadki, w tym poważne wypadki (kat. A i B) na liniach kolejowych i bocznicach

dane wg stanu na 25 maja 2021 r.

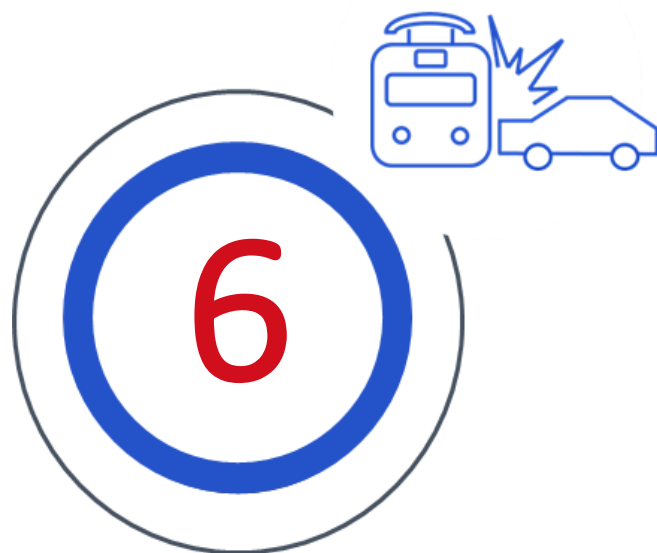
Miernik wypadkowości w latach 2008 – 2020 (bez bocznic)



Większość wypadków na liniach kolejowych to zdarzenia na styku systemu kolejowego i strony trzeciej, w tym:



Poważne wypadki w 2020 r.



4 na przejazdach kolejowo-drogowych:

kat. B na szlaku Bolechowo – Murowana Goślina 29.04.2020 r. (A19)

kat. C na szlakach: Nisko – Rudnik n. Sanem 08.08.2020 r.

i Baby – Rokiciny 21.10.2020 r. (A20)

kat. D na szlaku Przybówka – Jasło Towarowe 03.09.2020 r. (A21)

5 osób zabitych i 6 ciężko rannych

2 podczas prowadzenia prac inwestycyjnych:

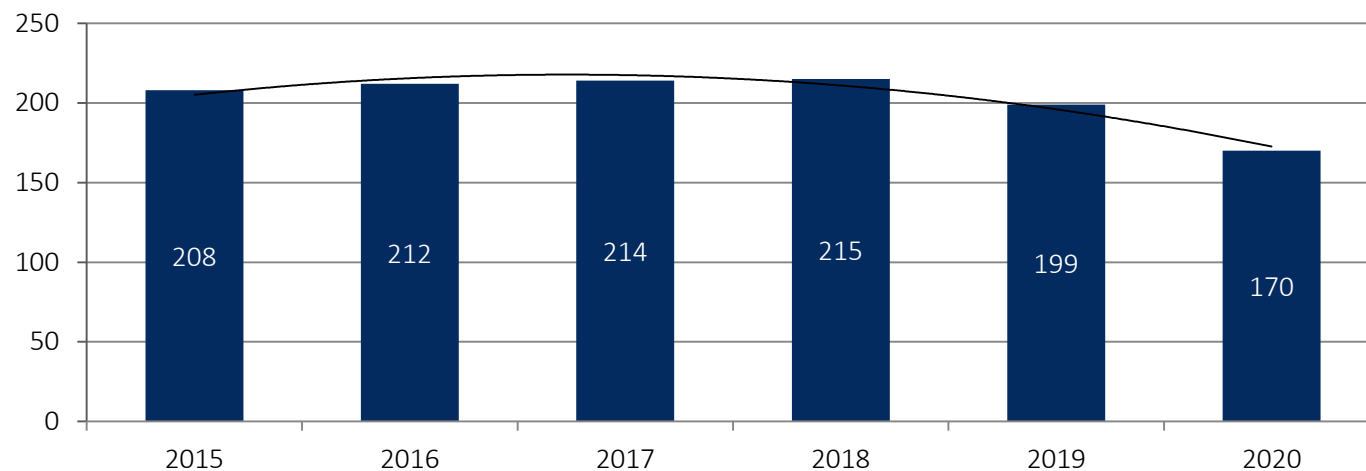
na szlaku Szamotuły – Pęckowo 11.01.2020 r. (A23)

na stacji Szymankowo 09.03.2020 r. (A13)

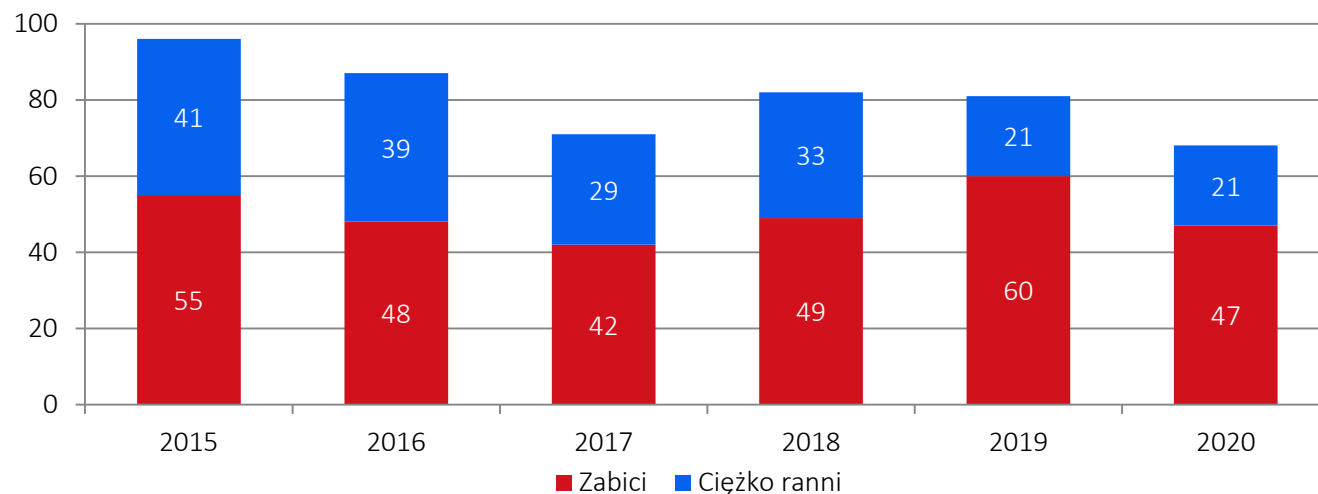
3 ofiary śmiertelne

Wypadki na przejazdach kolejowo-drogowych (linie kolejowe)

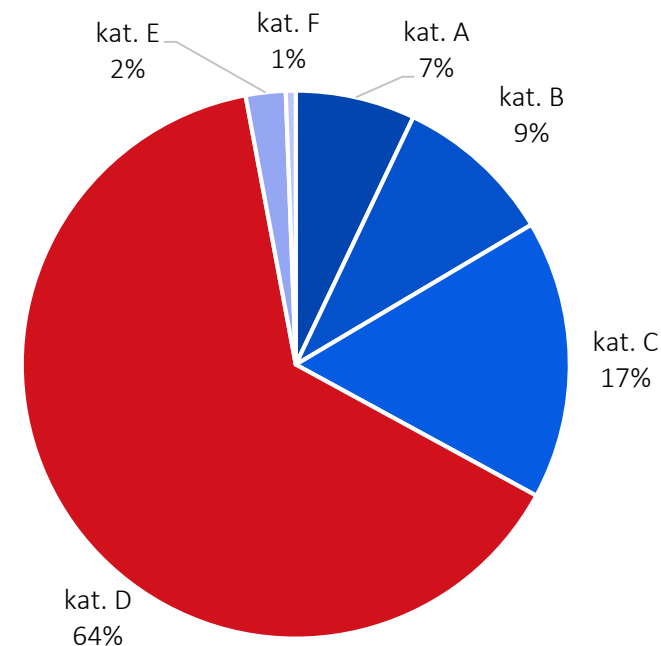
Liczba wypadków



Liczba zabitych i ciężko rannych

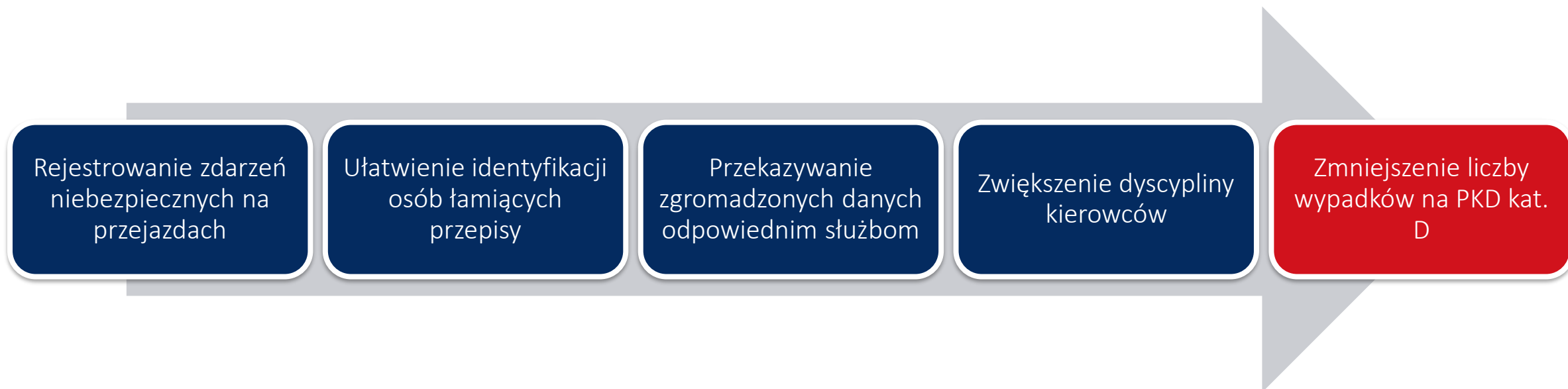


Liczba wypadków wg kategorii przejazdów
(dane za 2020 r.)



Niemal 2/3 wszystkich wypadków ma miejsce na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii D – niewyposażonych w żadne urządzenia zabezpieczające.

Wdrożenie innowacyjnych systemów zabezpieczenia przejazdów kat. D



- Trwają prace nad projektem zabudowy innowacyjnych urządzeń na przejazdach kolejowo-drogowych
- Projekt ma szansę uzyskać dofinansowanie z funduszy unijnych
- Zakładany jest montaż urządzeń na najbardziej niebezpiecznych przejazdach kategorii D, wytypowanych po analizie zrealizowanej przez Prezesa UTK

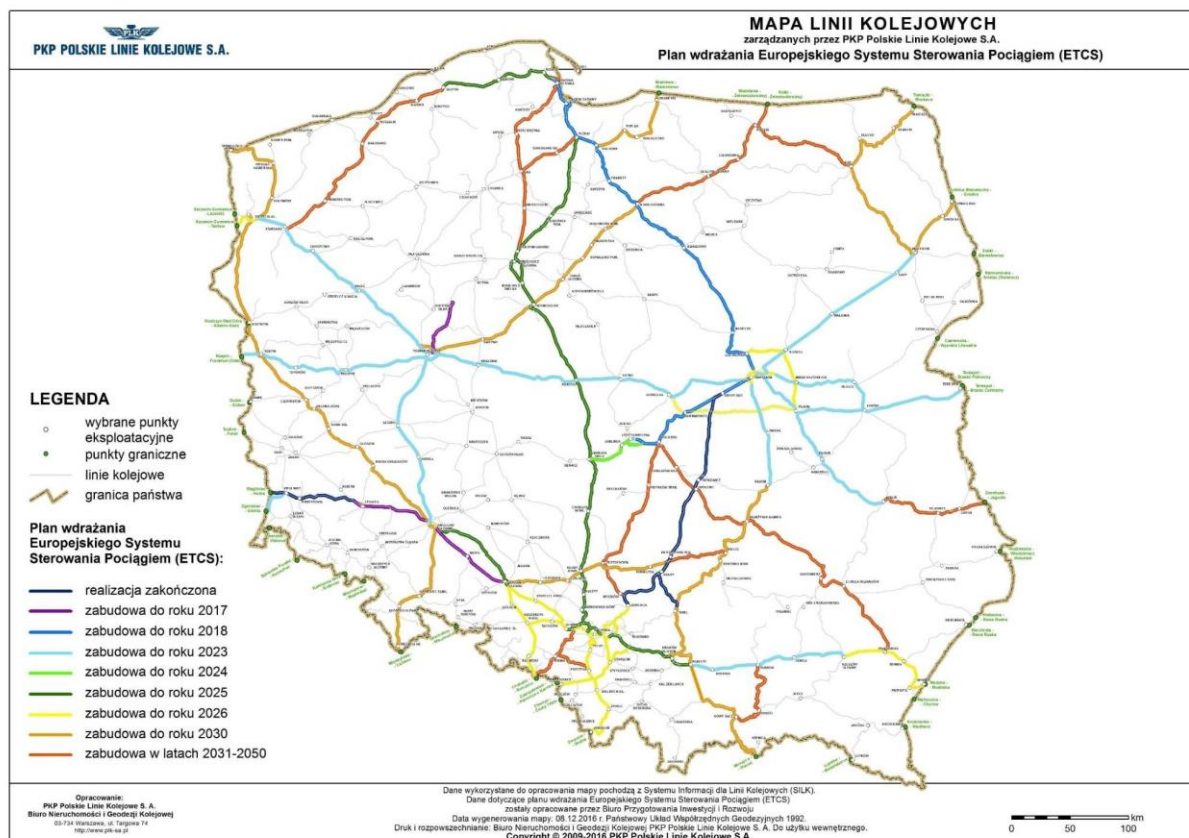
Liczba wypadków ▼ 37%

Śmiertelność wypadków ▼ 50%

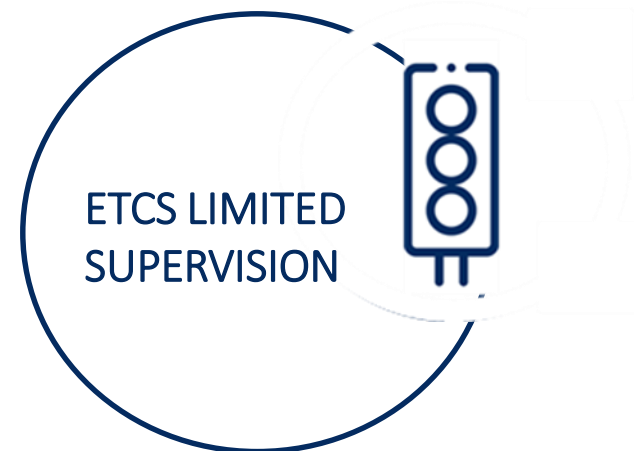
Liczba osób ciężko rannych ▼ 42%

Dane na podstawie skuteczności fotoradarów zarządzanych przez GITD

Wdrożenie ETCS Limited Supervision w Polsce



A jaki system można zastosować na pozostałej sieci ?



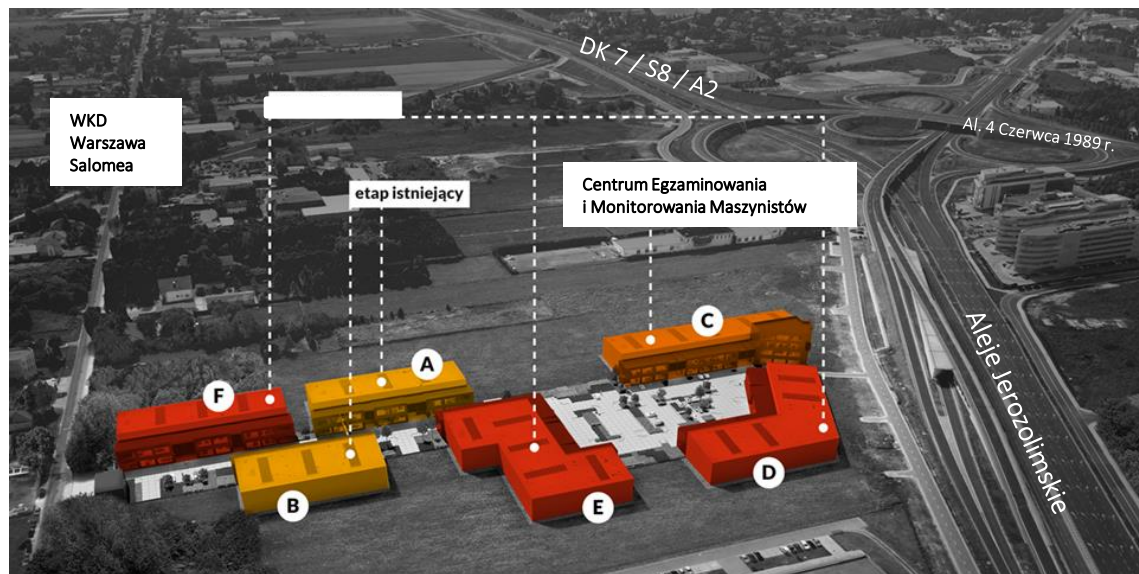
- Zapewnia nadzór nad pracą maszynisty
- Elastyczność umożliwiającą dostosowanie sposobu wdrożenia do danych warunków
- Rozwiązanie interoperacyjne, w pełni zgodne z TSI Sterowanie

Długość linii kolejowych
wyposażonych w ETCS zgodnie z
Krajowym Planem Wdrażania:

2030 r.:
6736 km

2050 r.:
8233 km

Centrum Egzaminowania i Monitorowania Maszynistów



IV pakiet kolejowy: najważniejsze zmiany w pigułce



JEDNOLITY CERTYFIKAT BEZPIECZEŃSTWA:

jeden dokument uprawniający przewoźnika do działalności na określonym obszarze Unii Europejskiej zamiast certyfikatów wydawanych w części A i B przez poszczególne państwa członkowskie



ZEZWOLENIE NA WPROWADZENIE DO OBROTU POJAZDU KOLEJOWEGO:

paszport pojazdu uprawniający do eksploatacji na danym obszarze Unii Europejskiej bez konieczności uzyskiwania pojedynczych dopuszczeń od poszczególnych krajów



AGENCJA KOLEJOWA UNII EUROPEJSKIEJ WYDAJĄCA CERTYFIKATY I ZEZWOLENIA:

jeżeli wniosek obejmuje kilka krajów UE decyzję o wydaniu dokumentu podejmuje Agencja, po konsultacji z właściwymi krajowymi organami ds. bezpieczeństwa



CERTYFIKACJA PODMIOTÓW ODPOWIEDZIALNYCH ZA UTRZYMANIE:

od 16 czerwca 2022 r. wszystkie ECM muszą posiadać system zarządzania utrzymaniem spełniający kryteria określone w rozporządzeniu 2019/779

Pierwsze wnioski i decyzje już za nami

16

wniosków o wydanie jednolitego
certyfikatu bezpieczeństwa

3

certyfikaty wydane przez Prezesa UTK



1

certyfikat wydany przez Agencję z oceną Prezesa UTK



101

zezwoleń wydanych dla 262 pojazdów
zgodnych z typem



2

wnioski dla typu rozpatrzone przez Prezesa UTK



2

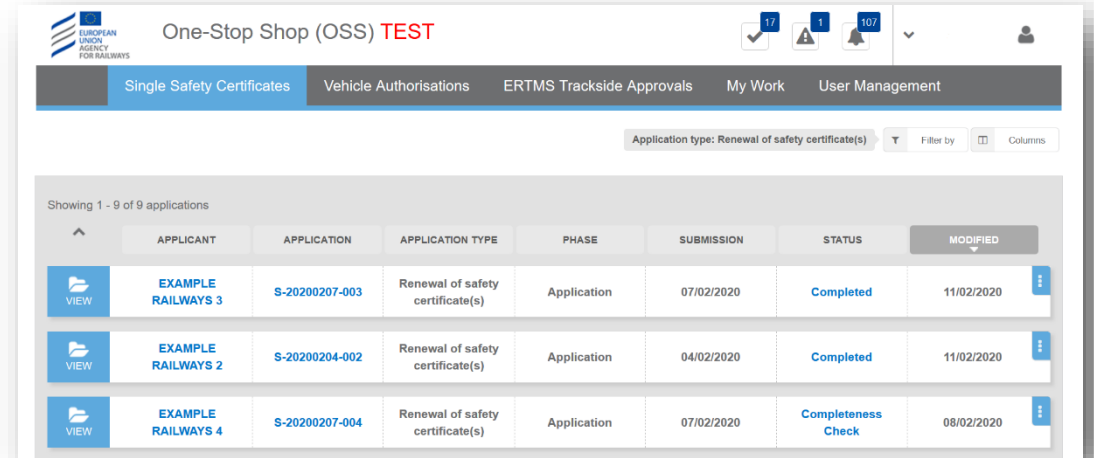
wnioski dla typu realizowane przez Agencję z
oceną Prezesa UTK



IV pakiet kolejowy – doświadczenia i wyzwania

PUNKT KOMPLEKSOWEJ OBSŁUGI (OSS)

- Wyzwaniem dla wszystkich zaangażowanych jest prawidłowa obsługa systemu OSS:
 - złożenie wniosku jest pracochłonne, ale przebiega bez większych zakłóceń
 - problemem jest późniejsze zarządzanie tzw. kwestiami (udzielanie odpowiedzi i ich zamykanie)
 - treść polskich tłumaczeń nie zawsze jest prawidłowa
 - OSS wymaga precyzyjnych informacji (zgodność danych, opisy dokumentów)
- Na stronie UTK dostępny jest tutorial w języku polskim dotyczący obsługi rejestru kwestii
- W marcu odbyło się szkolenie dotyczące obsługi OSS w ramach Akademii Bezpieczeństwa Kolejowego, planowane są kolejne edycje



The screenshot displays the 'One-Stop Shop (OSS) TEST' interface. At the top, there are navigation tabs: 'Single Safety Certificates' (selected), 'Vehicle Authorisations', 'ERTMS Trainside Approvals', 'My Work', and 'User Management'. Below the tabs, a filter bar shows 'Application type: Renewal of safety certificate(s)' and options for 'Filter by' and 'Columns'. The main content area shows 'Showing 1 - 9 of 9 applications' and a table with the following data:

	APPLICANT	APPLICATION	APPLICATION TYPE	PHASE	SUBMISSION	STATUS	MODIFIED
	EXAMPLE RAILWAYS 3	S-20200207-003	Renewal of safety certificate(s)	Application	07/02/2020	Completed	11/02/2020
	EXAMPLE RAILWAYS 2	S-20200204-002	Renewal of safety certificate(s)	Application	04/02/2020	Completed	11/02/2020
	EXAMPLE RAILWAYS 4	S-20200207-004	Renewal of safety certificate(s)	Application	07/02/2020	Completeness Check	08/02/2020

IV pakiet kolejowy – doświadczenia i wyzwania

ZEZWOLENIA DLA TYPU POJAZDU

- Stosowanie testów kompatybilności systemu ETCS i GSM-R – 1 lipca 2021 r. Testy kompatybilności systemu GSM-R będą wymagane również w przypadku doposażania pojazdów w radiotelefony w standardzie GSM-R.
- Obowiązek bieżącej aktualizacji bazy ERADIS – jednostki notyfikowane, producenci składników interoperacyjności, producenci podsystemów ruchomych (tabor, sterowanie – urządzenia pokładowe), każdy we własnym zakresie, okres przejściowy trwa do końca 2021 r.
- Migracja do europejskiego rejestru pojazdów kolejowych (EVR) – nowa aplikacja umożliwi prowadzenie spraw od złożenia wniosku do potwierdzenia rejestracji w pełni elektronicznie.
- Z końcem lipca 2021 r. ma zostać przyjęte nowe rozporządzenie w sprawie opłat pobieranych przez Prezesa UTK – całość opłaty jako opłata wstępna

IV pakiet kolejowy – doświadczenia i wyzwania

CERTYFIKACJA PODMIOTÓW ODPOWIEDZIALNYCH ZA UTRZYMANIE

- Od 16 czerwca 2022 r. wszystkie ECM muszą posiadać certyfikat ECM lub wykazać zgodność z rozporządzeniem 2019/779 w ramach procesu uzyskania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa lub autoryzacji bezpieczeństwa
- Prezes UTK wystosował w ostatnim czasie pismo do wszystkich ECM wpisanych do Krajowego Rejestru Pojazdów z prośbą o wskazanie dalszej ścieżki postępowania
- Odpowiedzi podmiotów pokazały, że ich świadomość w zakresie nowych wymagań jest niewielka. Dodatkowo część podmiotów nie wie, że jest wpisana jako ECM do rejestru
- Podmioty chcące pozostać ECM powinny złożyć wnioski o certyfikację jak najszybciej, a najpóźniej do końca roku, aby możliwe było wydanie dokumentu przed 16 czerwca 2022 r.
- Podmioty, które nie chcą pełnić funkcji ECM powinny dokonać formalnej zmiany danych w Krajowym Rejestrze Pojazdów

IV pakiet kolejowy – doświadczenia i wyzwania

STACJE GRANICZNE

- Jednolity certyfikat bezpieczeństwa oraz zezwolenie na wprowadzenie do obrotu, zarówno wydawane przez Agencję, jak i Prezesa UTK, mogą obejmować stacje graniczne w sąsiednich państwach UE w stosunku do planowanego obszaru działalności przewoźnika czy obszaru użytkowania pojazdu
- Wydanie certyfikatu lub zezwolenia obejmującego stacje graniczne w innym kraju wymaga uzgodnienia z odpowiednim NSA, które mają różne podejścia do zagadnienia
- W przypadku jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa mamy już doświadczenia we współpracy ze wszystkimi sąsiednimi NSA. Pierwsze certyfikaty obejmujące stacje graniczne w Czechach i na Słowacji zostały już wydane
- Wyzwaniem pozostaje uzgodnienie kwestii stacji granicznych w przypadku zezwoleń dla pojazdów – nadal trwają uzgodnienia z poszczególnymi NSA w tym zakresie





Dziękujemy za uwagę!

www.utk.gov.pl

