



# Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce Biuro Rady Krajowej

ul. Grójecka 117, 02-021 Warszawa  
e-mail: rkzzm@wp.pl, <http://www.zzm.org.pl>

tel. +48 22 474 26 15  
tel/fax +48 22 474 26 16

RKZZM 09/02/2012

Warszawa, dnia 08.02.2012 r.



Pan  
Sławomir Nowak  
Minister Transportu  
Budownictwa i Gospodarki Morskiej

*Szanowny Panie Ministrze*

W związku z nieprzynoszącym oczekiwanych rezultatów działaniem Zespołu do spraw Bezpieczeństwa w Transporcie Kolejowym, funkcjonującym pod przewodnictwem Pana Andrzeja Massela Podsekretarza Stanu w MTB i GM, chciałbym niniejszym zwrócić uwagę Pana Ministra na obszary stwarzające zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego w Polsce.

Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce wielokrotnie występował do Ministerstwa Infrastruktury sygnalizując poważne zagrożenia w obszarach związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego. Efektem wystąpień było powołanie Zespołu ds. Bezpieczeństwa w Transporcie Kolejowym wcześniej pod przewodnictwem Pana Juliusza Engelhardta, a obecnie Pana Andrzeja Massela – Podsekretarza Stanu odpowiedzialnych za kolej. Niestety z perspektywy blisko trzech lat pracy Zespołu zauważam, że nie spełnia on oczekiwanej roli rozumianej jako przeciwdziałanie i eliminowanie zagrożeń. Nawet w sytuacjach, kiedy jednoznacznie zdefiniowano i wskazano występujące realne niebezpieczeństwo, to jak do tej pory, w żadnym przypadku nie doszło do praktycznego i profilaktycznego przeciwdziałania, mającego na celu wyeliminowanie istniejącego zagrożenia.

- I. Kluczowym problemem związanym z zagadnieniami bezpieczeństwa kolejowego, jest bardzo głęboka liberalizacja rynku kolejowego, bez dostosowania standardów bezpieczeństwa uwzględniających mnogość podmiotów biorących udział w procesie przewozowym.

Poziom i jakość bezpieczeństwa dla wielu firm kolejowych stały się łatwym źródłem ograniczania kosztów funkcjonowania, co w sytuacji deregulacji całego systemu, w konsekwencji może kosztować życie i zdrowie ludzkie.

W Polsce brakuje organu, który w całości zajmowałby się koordynacją kwestii bezpieczeństwa ruchu, posiadałby aparat zdolny (z odpowiednią ilością inspektorów), do przeprowadzania monitoringu i kontroli oraz respektowania obowiązujących zasad związanych z bezpieczeństwem.

Istotne jest również to, aby organ ten opracowywał akty prawne (przepisy i instrukcje) związane z kwestiami bezpieczeństwa ruchu obowiązujące u wszystkich uczestników ruchu kolejowego.

Niestety dziś zarówno Urząd Transportu Kolejowego, Departament Kolejnictwa, a także Zarządca Polskich Linii Kolejowych – Spółka PKP PLK nie mają komórek spełniających wymienione zadania, co więcej nie mają rozwiązań prawnych, w ramach których taki podmiot mógłby funkcjonować.

W efekcie mamy sytuację, w której każdy przewoźnik „sam” tworzy przepisy i instrukcje, mające głęboki wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego.

To z kolei powoduje, że mamy do czynienia w jednakowych obszarach zagadnień, z szeregiem różnego rodzaju rozwiązań prawnych, daleko różniących się od siebie. Przykładem mogą być przepisy w obszarze eksploatacji, obsługi i utrzymania urządzeń hamulcowych pociągu. Brak wspólnych przepisów i instrukcji powoduje chaos związany ze stosowaniem i odbiorem kluczowych zagadnień mających wpływ na ruch kolejowy.

**Związek Zawodowy Maszynistów od długiego czasu wskazuje, że fundamentem bezpieczeństwa na zliberalizowanym kolejowym rynku przewozowym muszą być jednakowe dla wszystkich przewoźników i zarządców infrastruktury przepisy i instrukcje. Niestety nasze postulaty pozostają bez echa.**

Zwracam uwagę, że w chwili obecnej nie odczuwa się jeszcze wielu negatywnych skutków wynikających ze stosowania różnorodnych wewnętrznych przepisów i instrukcji. Taka sytuacja wynika jednak przede wszystkim z wieloletniego 20 - 40 letniego doświadczenia pracowników wykonujących pracę na stanowiskach związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego. Jednak w firmach kolejowych pojawia się coraz więcej młodych pracowników, którzy przygotowani są do zawodu według niejednorodnych zasad pomimo, że będą docelowo wykonywali pracę na tych samych stanowiskach np. maszyniści. Tragiczne zdarzenia, które będą wynikały z takiej sytuacji są tylko kwestią czasu.

- II. Bardzo poważnym zagrożeniem jest obecny system szkolenia maszynistów. Szkolnictwo kolejowe zostało zlikwidowane ponad 10 lat temu, dlatego młodzi adepci, chcący pracować na stanowisku maszynisty nie mają w praktyce żadnego przygotowania, poza procesem szkolenia wynikającym z postanowień Trzeciego Pakietu Kolejowego. Z przyczyn czysto ekonomicznych, wśród przewoźników pojawiają się pomysły szkolenia maszynistów na podstawie transpozycji do prawa krajowego postanowień Dyrektywy 2007/59/UE w sprawie nadawania uprawnień maszynistom prowadzącym lokomotywy i pociągi w obrębie systemu kolejowego Wspólnoty Europejskiej, **w wymiarze czasowym** (łącznie szkolenie na licencję i świadectwo) **wynoszącym 4 miesiące!** Na uwagę zasługuje fakt, że powyższa sytuacja stwarzająca realne zagrożenie bezpieczeństwa, nie jest sprzeczna z postanowieniami rozporządzenia z dnia 18 lutego 2011r. opublikowanego w Dz.U.2011 nr 66 poz. 347 w sprawie świadectwa maszynisty. Rozporządzenie o którym mowa, nie nakłada na przewoźników opracowujących programy szkoleniowe, absolutnie żadnych, nawet minimalnych norm czasowych. Prawdą jest, że Zespół ds. Bezpieczeństwa w Transporcie Kolejowym rekomendował zmianę do przepisów i określił minimalny czas szkolenia maszynisty na poziomie około 1,5 roku. Jednak z uwagi na brak zmian do

rozporządzenia przewoźnicy wprowadzają programy szkolenia w wymiarze znacznie niższym, nie gwarantującym zdobycia określonego poziomu wiedzy i doświadczenia zawodowego. Nietrudno przewidzieć jakie będą skutki wyżej opisanej sytuacji.

Zwracam również uwagę, że w obszarze doskonalenia zawodowego pracowników związanych z bezpieczeństwem ruchu, nagminnie są skracane wymiary czasowe szkoleń okresowych (tzw. pouczeń), co ma negatywny wpływ na poziom wykształcenia w/w pracowników. Powyższe będzie stanowiło jeszcze większe zagrożenie w procesie doskonalenia zawodowego młodego pokolenia maszynistów, którzy już niedługo, z uwagi na wysoką średnią wieku maszynistów, będą zatrudniani w sposób „lawinowy”.

- III. W Polsce nie kontroluje się czasu pracy maszynistów zatrudnionych u różnych pracodawców. Powyższe znaczy, że pracodawca zatrudniający maszynistę, nie wie, czy nie wykonuje on takiej samej pracy u innego pracodawcy oraz według jakiego rozkładu czasu pracy jest on zatrudniony. Znane są przypadki, kiedy doszło do wypadków w wyniku niewłaściwego stanu psycho-fizycznego maszynisty, który przyszedł do pracy niewypoczęty, ponieważ bezpośrednio przed podjęciem pracy świadczył pracę u innego pracodawcy. Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych w swoim raporcie po wypadku z dnia 08.11.2010r. w Białymstoku wskazała wiele nieprawidłowości w tym zakresie. Przykładowo wykazano, że firma Hagans Logistics zatrudniająca maszynistów nie dosyć, że nie miała uprawnień do wynajmowania maszynistów innym podmiotom, to jeszcze nie przestrzegano w niej zarówno czasu pracy jak i wypoczynku maszynistów, stwierdzono również wiele rozbieżności w dokumentowaniu czasu pracy na kartach pracy w stosunku do rzeczywistego czasu pracy rejestrowanego na taśmie szybkościomierza.

Wszelkie próby wprowadzenia ograniczeń w zakresie możliwości zatrudniania maszynistów proponowane przez Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce podczas prac Komisji Bezpieczeństwa polegające m.in. na propozycji wprowadzenia centralnego rejestru maszynistów kontrolującego również czas pracy, nie znajdują zrozumienia przede wszystkim wśród pracodawców. Pomimo tego, że na problem braku kontroli czasu pracy grupy zawodowej maszynistów zwracała uwagę zarówno Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych, jak również Urząd Transportu Kolejowego, niestety nie wiązało się to z żadnymi konkretnymi działaniami.

- IV. Od kilku lat Związek Zawodowy Maszynistów sygnalizuje naganny proceder obsługi lokomotyw jednokabinowych, których konstrukcja ogranicza możliwość obserwacji szlaku, jednoosobowo. Powyższa sytuacja stwarza niekwestionowane zagrożenie bezpieczeństwa, jednak polskie przepisy zezwalają przewoźnikom na eksploatację lokomotyw jednokabinowych przystosowanych do wykonywania pracy manewrowej, do obsługi liniowych pociągów towarowych lub pasażerskich. Istotne jest jednak to, że aż 90 % tych lokomotyw (serie SM30, SM42, SU42, SM31) ma ograniczoną widoczność ze stanowiska maszynisty tylko do jednej

strony – prawej lub lewej w zależności z której strony w danej chwili znajduje się maszynista. W wyniku ograniczonej widoczności dochodzi do wypadków z udziałem tego typu lokomotyw. Między innymi w dniu 13 lipca 2010r. doszło do zderzenia pociągów osobowych w Korzybiu. W katastrofie było wielu rannych i tylko cudem nikt nie zginął.

Znane są również przypadki obsługi pociągów lokomotywami, w których stanowisko maszynisty jest po lewej stronie, albo stwarzane jest „prowizoryczne” stanowisko dla pomocnika maszynisty przy jeździe z prędkością powyżej 130 km/h z uwagi na brak konstrukcyjnej zabudowy fotela dla pomocnika maszynisty. Powyższej sytuacji sprzyja również to, że usuwane są z istniejących przepisów nadrzędnych wszelkie obostrzenia, które powinny dotyczyć przewoźników, co uzasadnia się liberalizacją rynku i dowolnością kreowania tzw. „działalności gospodarczej”.

- V. Zagrożenie bezpieczeństwa ruchu kolejowego widoczne jest również w dopuszczaniu do eksploatacji niezliczonej liczby nowych, prototypowych pojazdów stwarzających realne zagrożenie z uwagi na zbyt krótki okres testowania i eksploatacji nadzorowanej. Przykładem może być chociażby sytuacja z samoczynnym rozprzęgnięciem się zespołów ED74 i wiele innych przypadków obserwowanych na co dzień w postaci usterek pojazdów (defektów), mających oczywisty wpływ na opóźnienia pociągów i jakość świadczonych usług. Innym zagrożeniem jest wydłużanie cykli utrzymaniowo-naprawczych eksploatowanych wagonów i lokomotyw w sytuacji średniej wieku taboru wynoszącej około 35 lat. Powyższe jest niedopuszczalne, bo w praktyce zwiększa zarówno usterkowość jak i wypadkowość ww. pojazdów. Przyjęcie zasady, w której „im tabor starszy tym lepszy i rzadziej przeglądany”, skończy się prędzej czy później tragedią.
- VI. Kwestią na którą należy zwrócić uwagę jest również brak nowoczesnych systemów sterowania ruchem kolejowym, zabezpieczających min. przed błędami popełnianymi przez człowieka oraz niewłaściwy stan urządzeń zabezpieczenia ruchu kolejowego. W Polsce niemal wszystkie eksploatowane lokomotywy zasadniczo wyposażone są w dwa rodzaje urządzeń zabezpieczających tj.: **SHP** (Samoczynne Hamowanie Pociągu), oraz **CA** (Czuwak Aktywny), które to należą do urządzeń systemu jednopunktowego lub są niezależnym urządzeniem kontrolującym czujność maszynisty. Istotne jest to, że wymienione urządzenia wprowadzane do eksploatacji w latach 60 dwudziestego wieku są niedoskonałe, ponieważ ich działanie nie jest uzależnione od wskazań sygnalizatorów. W praktyce taka sytuacja powoduje, że w przypadku błędu popełnionego np. przez maszynistę nie zabezpiecza pociągu przed niechybną katastrofą. W Europie powszechnie stosowane są nowoczesne systemy zabezpieczeń m.in. **ETCS** (Europejski System Sterowania Pociągiem), który w przypadku braku reakcji maszynisty na wskazania

sygnalizatorów, w sposób automatyczny zwalnia bieg pociągu, aż do całkowitego zatrzymania.

Kolejną istotną kwestią jest stan poprawności działania urządzeń sygnalizacji i zabezpieczenia ruchu kolejowego, szczególnie prawidłowość podanych sygnałów na sygnalizatorach bez udziału urządzeń rejestrujących. Problem ten jest widoczny podczas prac komisji kolejowych powoływanych zgodnie z postanowieniami Rozdziału 4 § 19 ust 1 „Rozporządzenia MT z dnia 30 kwietnia 2007 r. w sprawie poważnych wypadków i incydentów na liniach kolejowych” (Dz.U. z 2007 r. Nr 89 poz. 593). Wykonywane po wypadku przez komisję kolejową badania urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego, wskazują bardzo często na niewłaściwe funkcjonowanie stacyjnych i liniowych urządzeń sterowania ruchem, a nawet na nieprawidłowości w działaniu samoczynnej blokady liniowej.

Właśnie z tego powodu, w grudniu 2011 r. Prezes Urzędu Transportu Kolejowego na podstawie rekomendacji Przewodniczącego Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych wydał polecenie Nr DBK-550/R-09.1/KB/11 wprowadzające konieczność „...instalowania (urządzeń rejestrujących) kamer cyfrowych lub video-rejestratorów w pojazdach kolejowych nowobudowanych i będących w eksploatacji a prowadzących pociągi w celu rejestracji obrazu przed pojazdem oraz głosu maszynistów przez okres co najmniej 24 godzin...”.

Podsumowując informuje, że Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych w Polsce w każdym z wymienionych obszarów proponował konstruktywne rozwiązania, które były kierowane zarówno do Ministerstwa Infrastruktury, Zarządcy Linii Kolejowych, jak również poszczególnych przewoźników. Jednak nie znalazły one żadnego zrozumienia, a wręcz były postrzegane jako działania skierowane przeciwko rozwojowi sektora kolejowego.

**Z uwagi na powyższe, zwracam się do Pana Ministra, w którego zakresie jest odpowiedzialność za funkcjonowanie transportu z prośbą o podjęcie działań mających na celu niezwłoczną poprawę stanu bezpieczeństwa ruchu kolejowego w Polsce.**

Jednocześnie informuję, że w każdym wskazanym zakresie nieprawidłowości, dysponuję dowodowym materiałem źródłowym, który może być przedstawiony na stosowne żądanie.

*Z poważaniem*

ZWIĄZEK ZAWODOWY MASZYNISTÓW  
KOLEJOWYCH W POLSCE  
PREZYDENT  
*Leszek Miętek*