



AKADEMIA  
LEONA KOŹMIŃSKIEGO

20  
LECIE

CENTRAL AND EASTERN EUROPE'S BEST BUSINESS SCHOOL

**KONFERENCJA NAUKOWO-TECHNICZNA  
PRZEJAZDY KOLEJOWO – DROGOWE 2017**

**Refleksje o działaniach na rzecz poprawy bezpieczeństwa –  
perspektywa zewnętrzna.**



***Dr Mirosław Antonowicz - ALK***



**Wrocław 9.05.2017.**

# Plan Prezentacji



**I. BEZPIECZEŃSTWO – PRZEJAZDY KOLEJOWE**

**II. KULTURA I PROMOCJA BEZPIECZEŃSTWA**

**III. Co dalej?**

# Pojęcie bezpieczeństwa

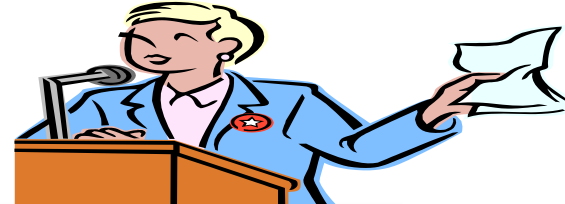


## Pojęcie bezpieczeństwa:

- Zdolność przetrwania, niezależności, tożsamości, możliwości rozwoju, pewnej stabilności egzystencji.
- Metodologiczna i systematyczna analiza ryzyka w systemie człowiek – technika – środowisko, prowadzona w celu eliminacji, sterowania lub obniżenia do odpowiedniego poziomu, częstości występowania zdarzeń niepożądanych.
- Stan wolności od zagrożeń, a także jako wolność działania której nie towarzyszy poczucie zagrożenia.

**Regulacje prawne tworzone są po to, aby wytworzyć stan bezpieczeństwa przez eliminacje istniejących zagrożeń a także przyczyn ich wystąpienia.**

# Europejska polityka transportowa



Komisja Europejska w Białej Księdze z 2011 r., przedstawiła plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu.

□ Dążenie do wyeliminowania ofiar śmiertelnych na drogach prowadzone realizowane będą min poprzez:

- Harmonizację i wprowadzenie technologii w zakresie bezpieczeństwa na drogach, takiej jak systemy wspomagające kierowców, (inteligentne) ograniczniki prędkości,, systemy współpracy i interfejsy pojazd-infrastruktura, itd.,
- Skoncentrowanie się **na szkoleniu i edukacji wszystkich użytkowników; promowanie stosowania urządzeń ochronnych** (pasy bezpieczeństwa, ochronna odzież, zapobieganie nieuprawnionym ingerencjom);

□ **Dążenie do Bezpiecznych Kolei**

Np. Rozwój procesu certyfikacji i konserwacji w odniesieniu do elementów infrastruktury o krytycznym znaczeniu dla bezpieczeństwa stosowanych w taborze i infrastrukturze

Biała Księga, Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu, Bruksela, dnia 28.3.2011, KOM(2011) 144 wersja ostateczna, s.25

# IV Pakiet Kolejowy

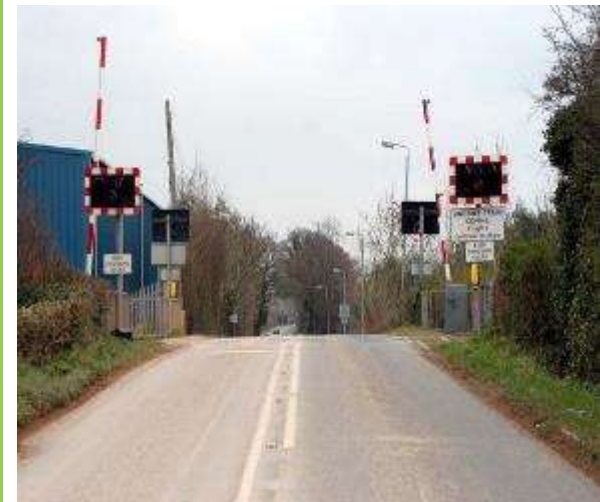


## Filar techniczny

- ✓ Rozporządzenie o Europejskiej Agencji Kolejowej
- ✓ Dyrektywa o interoperacyjności systemu kolejowego w UE
- ✓ **Dyrektywa w sprawie bezpieczeństwa kolei z 11 maja 2016 PE i RADY(UE 2016/798**  
**Perspektywa – rozwijanie kultury bezpieczeństwa.**

# Podstawowe przyczyny zdarzeń na przejazdach kolejowych

- ❑ Niewłaściwe i niezgodne z przepisami zachowania użytkowników dróg (kierowcy, piesi);
- ❑ Stan Infrastruktury (awarie urządzeń);
- ❑ Błędy ludzkie w zakresie bezpiecznego postępowania leżące po stronie personelu kolejowego
- ❑ Brak integracji działań.



# **Bezpieczeństwo na przejazdach 2016 -Biała Księga – „Bezpieczeństwo kolejowe – podejście systemowe” Railway Business Forum (RBF)**

- Przejazdy kolejowe oraz osoby postronne to najczęstsze przyczyny wypadkowości o największych konsekwencjach w Polsce,**
- Brak jasnego interfejsu integracji pomiędzy transportem kolejowym i drogowym w zakresie bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych,**
- Przekrojowy charakter zjawiska i odpowiedzialności.**

# Bezpieczeństwo na przejazdach w ocenie zewnętrznej NIK (styczeń 2017)

Najwyższa Izba Kontroli negatywnie ocenia realizację bieżących zadań związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa na przejściach i przejazdach kolejowych przez zarządców linii kolejowych, zarządców dróg oraz organy zarządzające ruchem na drogach.

NIK pozytywnie ocenia działania Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego w zakresie sprawowania nadzoru nad utrzymaniem i stanem technicznym skrzyżowań linii kolejowych z drogami publicznymi, niemniej jednak działania te nie wpłynęły znacząco na wzrost poziomu bezpieczeństwa na przejściach i przejazdach kolejowych.

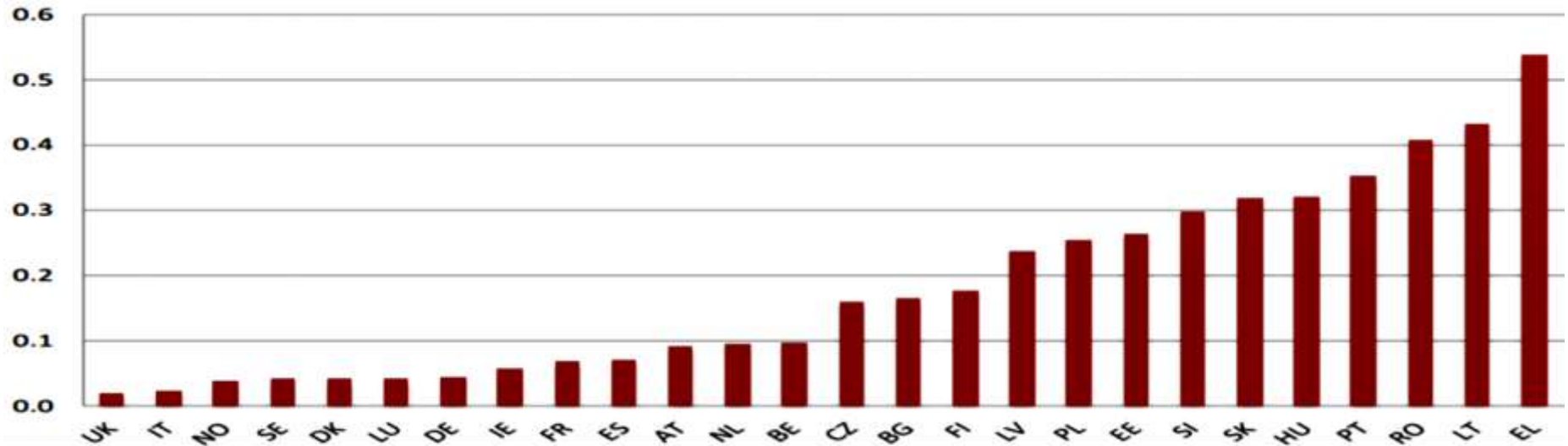


# Wybrane ustalenia



- W latach 2014–2015 poziom bezpieczeństwa na przejazdach kolejowych, wyrażony wielkością NRV (krajowa wartość referencyjna) zdecydowanie się pogorszył (o 25,7 punktów procentowych). Wskaźnik ten osiągnął poziom 94% i zbliżył się do wartości granicznej 100%. Jej przekroczenie oznaczać będzie również przekroczenie akceptowanego poziomu ryzyka bezpieczeństwa na przejazdach kolejowych w Polsce.
- Co drugi skontrolowany przejazd nie był utrzymywany we właściwym stanie technicznym. Przejazdy kolejowe nie były należycie zabezpieczone (chronione) przed wypadkami, wskutek dopuszczenia do różnego rodzaju nieprawidłowości w oznakowaniu znakami i wskaźnikami,.
- Nieprawidłowo prowadzono dokumentację techniczno-eksploatacyjną przejazdów kolejowych oraz obiektów inżynierskich służących do przechodzenia przez tory (tj. metryki przejazdowe oraz książki obiektów budowlanych).
- Zarządcy dróg nie utrzymywali w odpowiednim stanie technicznym dróg dojazdowych do skrzyżowań z liniami kolejowymi w tym Zarządcy dróg nie zapewnili warunków widoczności na przejazdach oraz nie sprawdzali warunków widoczności w sposób określony w przepisach.
- Zagrożeniem bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych było niewypełnianie zadań przez zarządców dróg w zakresie ustanowienia organizacji ruchu i oznakowania dróg dojazdowych.

## Ryzyko śmiertelności na przejazdach kolejowych: liczba ofiar śmiertelnych na przejazdach na mln *poc.km* ((2009–2011))



**W 2015 według danych UTK liczba zabitych na przejazdach kolejowych w stosunku do roku 2014 wzrosła o ponad 23% a ciężko rannych o ponad 64%** Poziom bezpieczeństwa w transporcie kolejowym w 2015 r. pozostał na zbliżonym poziomie w stosunku do 2014 r. Wystąpił niewielki spadek ogólnej liczby znaczących wypadków (z 313 w 2014 r. do 307 w 2015 r.) oraz liczby osób ciężko rannych (z 95 do 93). Występuje jednak tendencja wzrostowa liczby ofiar śmiertelnych na terenach kolejowych (z 206 w 2014 r. do 227 w 2015 r.) czy kosztów poniesionych na skutek znaczących wypadków (z 160,2 mln euro do 163,4 mln euro).

**Niepokojącym problemem pozostaje znaczna liczba ofiar śmiertelnych na przejazdach kolejowych oraz na obszarach kolejowych wśród osób postronnych, czyli przebywających tam bez uprawnień.**

# Plan Prezentacji

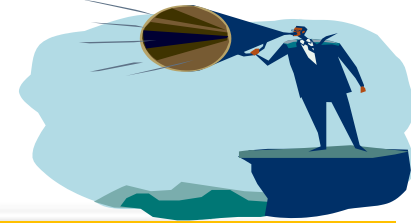


**I. BEZPIECZEŃSTWO – PRZEJAZDY KOLEJOWE**

**II. KULTURA I PROMOCJA BEZPIECZEŃSTWA**

III. Co dalej?

## Podejście do zarządzania i oraz promocja i komunikacji



W Europie model rynkowy zarządzania instytucją publiczną nazywany „**New Public Management**” kładzie nacisk na właściwe wyznaczanie celów instytucji publicznej, efektywne zarządzanie finansami, wyznaczanie standardów świadczonych usług nie tylko własnych ale jak np. w przypadku sektora kolejowego określenie minimum standardowego klasyfikującego typ usługi przewozowej i jej klasę.

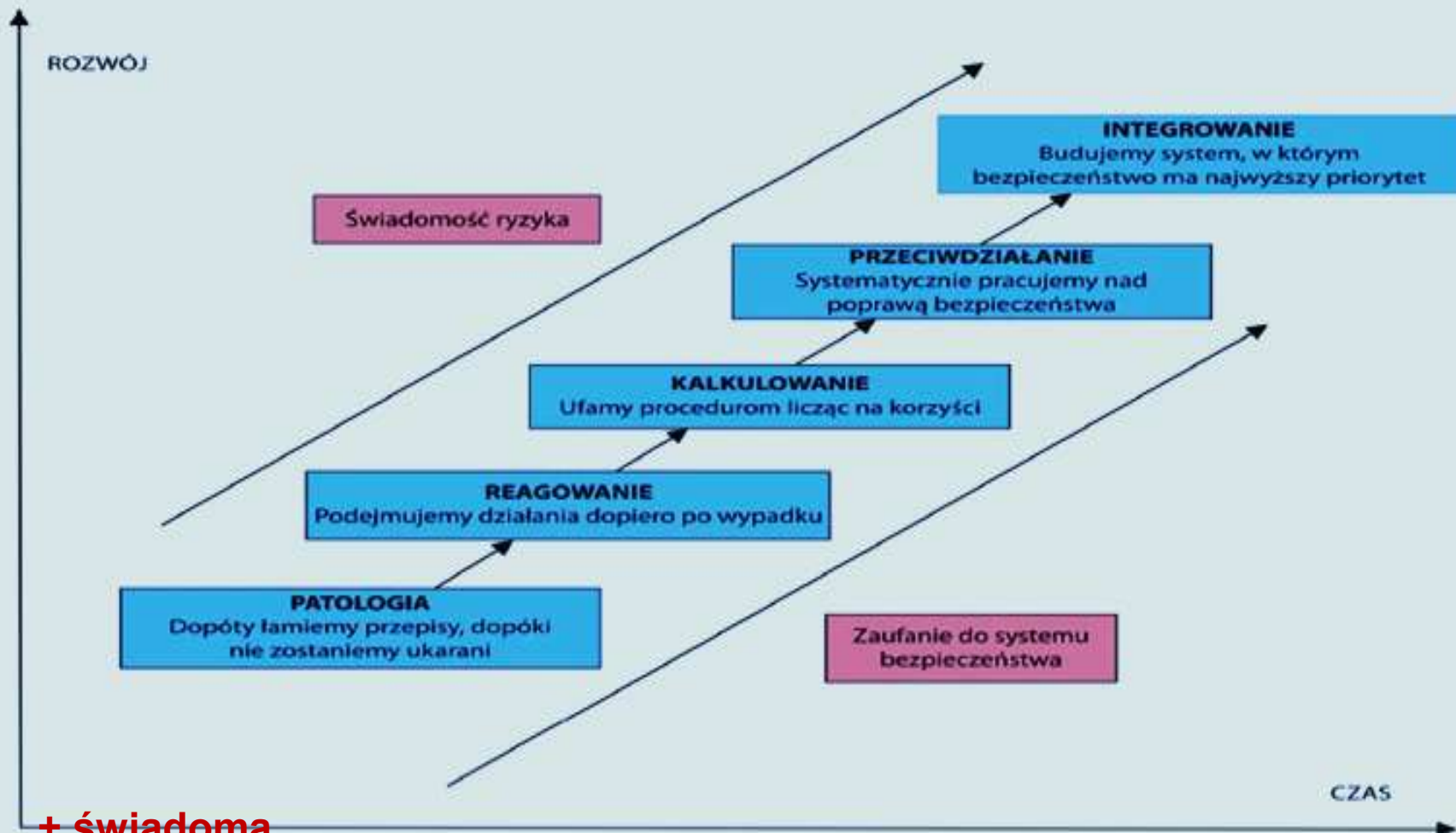
Wymaga to stosowania adekwatnych instrumentów marketingowych w działalności instytucji publicznej, a szczególnie tzw. komunikacji marketingowej, albowiem wiedza i informacja stają się bardzo ważnymi zasobami każdego podmiotu rynkowego. W przypadku organu publicznego działania promocyjne muszą przekonać szeroko pojęte otoczenie – a szczególnie klientów – że instytucja ta działa zgodnie z ich interesem i jest społecznie użyteczna.

**Komunikacja marketingowa** jest procesem wymiany informacji między podmiotem rynkowym a jego otoczeniem służącym realizacji określonej strategii marketingowej i kształtowaniem postaw i zachowań.

# Etapy tworzenia kultury bezpieczeństwa w transporcie



„Kultura” wyuczone wzory myślenia i zachowania realizujące się w codziennej pracy. Kultura organizacji - Kultura bezpieczeństwa (zachowań członków, procesów i działań)



+ świadoma edukacja

R. Krystek: Bezpieczeństwo ruchu drogowego w Polsce u progu nowej polityki transportowej Unii Europejskiej,

# Kultura bezpieczeństwa wedle UTK

- ❑ Kulturę bezpieczeństwa - system obejmujący postawy określonej grupy wobec ryzyka, bezpieczeństwa i zagrożeń, wskazujący wartości, które w danym obszarze uznawane są za kluczowe.
- ❑ Kultura bezpieczeństwa jest podstawową przesłanką skutecznie działającego systemu kolejowego, a bazujące na kulturze bezpieczeństwa systemy zarządzania bezpieczeństwem i utrzymaniem są elementami niezbędnymi we wszystkich organizacjach kolejowych w celu utrzymywania i podnoszenia poziomu bezpieczeństwa.
- ❑ Prawidłowo rozumiana kultura bezpieczeństwa opiera się na wysokim poziomie zaufania i szacunku pomiędzy pracownikami i kierownictwem, dlatego musi być kreowana i wspierana przez kierownictwo wyższego szczebla.



# Instrumentarium promocji

Najbardziej przydatnym do stosowania jest public relations. Jest to funkcja zarządzania, która bada nastawienie otoczenia, określa strategię i procedury działania organizacji wobec interesu publicznego oraz planuje i wykonuje programy działania w celu uzyskania zrozumienia i akceptacji otoczenia. PR jest działalnością, która służy kreowaniu pozytywnego wizerunku organizacji publicznej oraz budowaniu więzi z otoczeniem. Jej celem jest pozyskanie akceptacji i życzliwości wobec poczynąń organizacji oraz tworzenie i utrzymywanie korzystnych warunków jej funkcjonowania.

## Działania reklamowe w funkcji informacyjnej

*W ramach prowadzenie kompanii o charakterze społecznym.*



# Promocja bezpieczeństwa

## przykłady działań



- Opracowywanie poradników i materiałów edukacyjnych np.:
  - Kompanie, Bezpieczny przejazd – „Zatrzymaj się i żyj”.
  - Kolejowe ABC.
- Akcje edukacyjne np. dotycząca bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo – drogowych
- **Dodatkowo – edukacja i kształtowanie świadomości i postaw probezpiecznych**



# Działania w 2016

- ❑ ***Deklaracja w sprawie rozwoju kultury bezpieczeństwa w transporcie kolejowym.*** Budowanie kultury bezpieczeństwa zadeklarowało Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa, Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych, podmioty rynku kolejowego, jak również związki zawodowe, jednostki naukowe i media. Łącznie od kwietnia Deklarację podpisało około 130 Sygnatariuszy.
- ❑ **Spotkania Zespołu ds. monitorowania poziomu bezpieczeństwa sektora kolejowego w Polsce.** W tym także nt. zapobiegania zdarzeniom związanym z najechaniem pojazdu kolejowego na pojazd drogowy lub osoby na przejazdach.
- ❑ **Politykę „otwartych drzwi”** np., „Piątki z UTK – bezpieczeństwo na piątkę”,
- ❑ **„Akademia Wiedzy Kolejowej”.** Jest on częścią większego projektu – „Akademii UTK”. Inicjatywa propaguje dobre praktyki wśród uczestników rynku kolejowego poprzez prowadzone przez Urząd szkolenia i warsztaty.
- ❑ **Projekty (POLiŚ) poprawa bezpieczeństwa i likwidacja zagrożeń eksploatacyjnych na przejazdach kolejowych – etap I i II.**

# Plan Prezentacji



I. BEZPIECZEŃSTWO – PRZEJAZDY KOLEJOWE

II. KULTURA I PROMOCJA BEZPIECZEŃSTWA

III. Co dalej?

# Kierunki działań

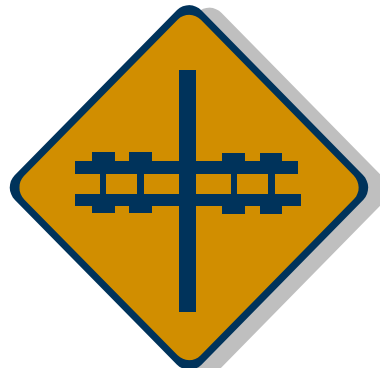
## Działania wielowymiarowe - systemowe w aspekcie:

- Edukacji użytkowników przejazdów (kompanie promocyjne i profilaktyczne);
- Promocja kultury bezpieczeństwa;
- Penalizacji wykroczeń (zmiany w prawie);
- Uzgodnienia, kompromisy;
- Odpowiednie wyposażenie techniczno-infrastrukturalne przejazdów kolejowych;
- Innowacje i badania w zakresie techniki i organizacji ruchu
- Integracja działań (podmiotów biznesowych, państwa i władz samorządowych).

Zakończenie



DZIĘKUJĘ ZA  
UWAGĘ



Dr M. Antonowicz ALK