

Opis ryzyka

Zamawiający:

„PKP Intercity” S.A.
Aleje Jerozolimskie 142 A
02 – 305 Warszawa
KRS: 0000296032
NIP: 5262544258
REGON: 017258024

Ubezpieczający/Ubezpieczony:

„PKP Intercity” S.A.
Aleje Jerozolimskie 142 A
02 – 305 Warszawa

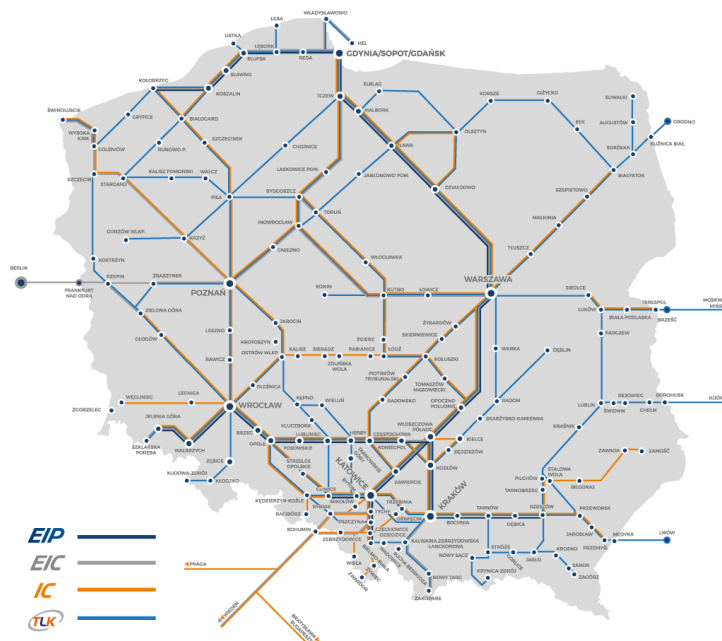
Informacje o Zamawiającym:

<http://www.intercity.pl/pl/site/o-nas/o-firmie/>

Główny przedmiot działalności:

- 1) krajowy i międzynarodowy kolejowy przewóz osób i rzeczy oraz świadczenie usług związanych z przewozem, w tym:
 - transport kolejowy – pasażerski i towarowy transport kolejowy międzymiastowy
 - usługi sypialne w wagonach kolejowych
 - pozostała działalność wspomagająca transport lądowy, w tym działalność kolejowych dworców pasażerskich i stacji towarowych, sprzedaż i rezerwacja biletów
 - działalność kurierska
 - działalność pocztowa, w tym zbieranie, przewóz i doręczanie przesyłek listowych i paczek nie zastrzeżonych dla poczty państwowej
 - wynajem pozostałych środków transportu lądowego, w tym pojazdów szynowych,
- 2) działalność usługowa w zakresie napraw, konserwacji i remontów taboru kolejowego, badania i analizy techniczne, w tym wykonywanie okresowych przeglądów technicznych pojazdów bez wykonywania napraw;
- 3) działalność obejmująca pozaszkolne formy kształcenia.

Mapa przewozów



Długość wykorzystywanej sieci kolejowej (w km) w rozbiu na rodzaj torów:

2 520 km – linie jednotorowe
9 340 km – linie wielotorowe

Linie kolejowe wykorzystywane wspólnie z innymi przewoźnikami:

Żadna z wykorzystywanych linii kolejowych nie jest wykorzystywana wyłącznie przez PKP Intercity

Liczba tuneli wykorzystywanych przez pociągi PKP IC:

6 tuneli

Monitorowanie odcinków tras, na których są prowadzone jakiegokolwiek prace budowlano-remontowe:

Odcinki tras, na których są prowadzone jakiegokolwiek prace budowlano-remontowe nie są monitorowane przez PKP Intercity. Informacje o remontach otrzymywane są od zarządcy infrastruktury.

Liczba kilometrów przejechanych przez pociągi PKP IC:

45 338 tys. pockm - 2015
57 567 tys. pockm - 2016
44 265 tys. pockm - 01.01 – 30.09.2017 (9 m-cy)

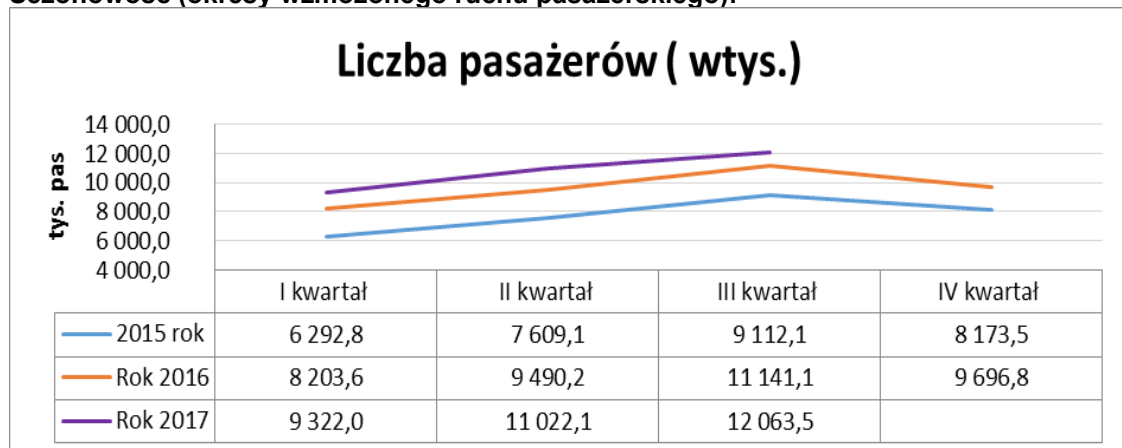
Średnia szacunkowa liczba uruchamianych pociągów:

110 408 (w tym 8 685 międzynarodowe połączenia) - 2015
128 761 (w tym 12 468 międzynarodowe połączenia) - 2016
100 107 (w tym 10 481 międzynarodowe połączenia) - 01.01 – 30.09.2017 (9 m-cy)

Średnia liczba pociągów uruchamianych w ciągu doby:

302 - za 2015 rok
352 - za 2016 rok
367 - 01.01 - 30.09.2017 (9 m-cy)

Sezonowość (okresy wzmożonego ruchu pasażerskiego):



* Rok

2017 – dane za trzy kwartały od 01.01.2017 do 30.09.2017.

Całkowita liczba taboru kolejowego (stan na 30.09.2017):

381 szt. – lokomotyw (w tym 14 składów zespolonych ED74)
2 315 szt. – wagonów
20 szt. – składów ED250 „Pendolino”
20 szt. – składów ED160 „Flirt”
20 szt. – składów ED161 „Dart”

Do końca 2017 roku jest planowane zbycie starego taboru w liczbie:

5 szt. - lokomotyw
218 szt. - wagonów

Średni wiek składu:

29,91 lat – wagony

27,9 lat – wszystkie pojazdy trakcyjne

- Ze względu na całkowitą modernizację od 2007 roku, duża część pojazdów kolejowych (ponad 800 szt.) pomimo zawansowanego wieku jest w takim samym stanie technicznym jak nowe pojazdy.
- W 2017 r. planowane jest wykonanie modernizacji 165 pojazdów kolejowych, w tym 42 lokomotyw i 123 wagonów.
- W 2018 roku planowane jest wykonanie modernizacji 147 pojazdów kolejowych, w tym 11 lokomotyw. 136 wagonów pasażerskich.
- W 2019 roku planowane jest wykonanie modernizacji 157 pojazdów kolejowych, w tym 25 lokomotyw, 132 wagonów pasażerskich oraz zakup nowych 25 wagonów i 7 lokomotyw.

Maksymalna prędkość pociągów:

Maksymalna prędkość homologacyjna:

250 km/h – w odniesieniu do pociągów ED250 „Pendolino”

160 km/h – w odniesieniu do składów ED160 „Flirt” i ED161 „Dart”

Maksymalna aktualna prędkość eksploatacyjna:

200 km/h – w Polsce w odniesieniu do pociągów ED250 „Pendolino” na wyznaczonych odcinkach tras,

160 km/h – w Polsce w odniesieniu do składów ED160 „Flirt” i ED161 „Dart”

Potencjalne zwiększenie prędkości eksploatacyjnej uzależnione jest od dostosowania poszczególnych odcinków tras przez właściciela infrastruktury kolejowej do jazdy z wyższą prędkością (w ramach prędkości homologacyjnych).

Modernizacja i zakup własnego taboru w okresie od 2007 roku:

- od 01.01.2007 do 31.12.2011 - zmodernizowano 333 pojazdy kolejowe w tym 47 lokomotyw i 286 wagonów osobowych oraz zakupiono 19 lokomotyw i 11 wagonów,
- od 01.01.2012 do 31.12.2012 - zmodernizowano 107 pojazdów kolejowych w tym 99 lokomotyw i 8 wagonów osobowych oraz zakupiono 3 wagony I klasy,
- od 01.01.2013 do 31.12.2013 - zmodernizowano 109 pojazdów kolejowych w tym 41 lokomotyw i 68 wagonów osobowych,
- od 01.01.2014 do 31.12.2014 - zmodernizowano 57 wagonów i 42 pojazdy trakcyjne oraz przyjęto do eksploatacji 16 nowych składów zespolonych ED250 „Pendolino” (z 20 zamówionych) oraz zakupiono 18 nowych wagonów,
- od 01.01.2015 do 31.12.2015r. zmodernizowano 44 pojazdy trakcyjne i 76 wagonów pasażerskich, przyjęto do eksploatacji pozostałe 4 składy zespolone ED250 „Pendolino”, zakupiono nowe elektryczne zespoły trakcyjne ED160 „Flirt” w ilości 20 sztuk, zakupiono nowe elektryczne zespoły trakcyjne ED161 „Dart” w ilości 6 sztuk oraz zakupiono 31 nowych wagonów pasażerskich,
- na początku 2016 roku przyjęto do eksploatacji pozostałe 14 elektryczne zespoły trakcyjne ED161 „Dart”,
- od 01.01.2016 do 31.12.2016 – zmodernizowano 47 pojazdów kolejowych w tym 31 pojazdów trakcyjnych i 16 wagonów osobowych,
- od 01.01.2017 roku do 30.09.2017 roku zmodernizowano 30 pojazdów trakcyjnych,
- od 01.01.2017 roku do 30.09.2017 roku zmodernizowano 36 wagonów.

Powyższe projekty inwestycyjne są dotowane z funduszy Unii Europejskiej w ramach środków na modernizację kolei w Polsce.

- W 2018 roku planowane jest wykonanie modernizacji 147 pojazdów kolejowych, w tym 11 lokomotyw. 136 wagonów pasażerskich.
- W 2019 roku planowane jest wykonanie modernizacji 157 pojazdów kolejowych, w tym 25 lokomotyw, 132 wagonów pasażerskich oraz zakup nowych 25 wagonów i 7 lokomotyw.

Wyposażenie pojazdów trakcyjnych w urządzenia wspomagające system bezpieczeństwa:

- SHP (samoczynne hamowanie pociągu)
- czuwak aktywny (CA,SIFA) nadzorujący czujność maszynisty,
- system Rt-stop,

- ponadto osoby przeprowadzające kontrole dyscypliny pracy i stanu psychicznego posługują się przenośnymi alkomatami.

Zabezpieczenie pojazdów podczas postoju i w ruchu:

- w ramach modernizacji wagonów kontynuowane jest podnoszenie bezpieczeństwa oraz stanu technicznego wagonów poprzez zabudowę systemu monitoringu przeciwpożarowego i multimedialnego przywołującego (w wagonach sypialnych i kuszetkach), montaż w urządzenia wzmacniające sygnał telefonii komórkowej oraz przystosowanie do montażu urządzeń Wifi, nową konstrukcją drzwi czołowych ognioodpornych, montaż rejestratora ciśnienia układu hamulcowego, wyposażenie wagonów w system diagnostyki pokładowej, czy też mostkowanie hamulca.
- pod względem przeciwpożarowym – pojazdy trakcyjne i wagony wyposażone są w gaśnice,
- pod względem przeciw kradzieżowym i przeciw dewastacyjnym – pojazdy trakcyjne w czasie postoju są wyłączone (odłączane od sieci trakcyjnej, odłączane są również baterie akumulatorów, pojazd na czas postoju jest zamykany) lub pozostają w trybie "PARKING" z ograniczonym dostępem do pojazdu i kabiny maszynisty oraz zabezpieczeniem przed zbiegnięciem lub uruchomieniem przez osoby nieuprawnione.

Wagony zestawione są w pociągi na torach odstawczych w stacjach macierzystych i zwrotnych, nadzorowane są przez obsługę techniczną wykonującą czynności utrzymaniowe przygotowania składów do drogi.

Ponadto PKP IC korzysta z usług ochrony świadczonych przez wyspecjalizowane firmy w następujących lokalizacjach, w których dodatkowo jest prowadzona elektroniczna rejestracja obchodów terenu:

- **całodobowo – 10 pracowników na zmianę:**
 - Warszawa Grochów,
- **całodobowo – 4 pracowników na zmianę:**
 - Gdynia Grabówek,
 - Gdynia Leszczyński
 - Katowice Zawodzie
 - Kraków Główny Zachód
 - Wrocław Główny
- pozostałe zakresy dozoru:
 - Białystok - w godz. **17:30 - 11:30** - 2 pracowników na zmianę
 - Kraków Prokocim - w godz. **17:30 - 8:30** - 2 pracowników na zmianę
 - Gliwice - w godz. **19:00 - 8:00** - 2 pracowników na zmianę
 - Bydgoszcz Główna - w godz. **19:30 - 8:30** - 2 pracowników na zmianę
 - Szczecin - w godz. **20:00 - 9:00** - 2 pracowników na zmianę
 - Świnoujście - w godz. **20:00 - 9:00** - 2 pracowników na zmianę
 - Kołobrzeg - w godz. **22:00 - 6:00** - 2 pracowników na zmianę
 - Łódź Kaliska - w godz. **22:00 - 6:00** - 2 pracowników na zmianę
 - Racibórz - w godz. **23:30 - 7:30** - 2 pracowników na zmianę
 - Elk - w godz. **22:30 - 6:00** - 2 pracowników na zmianę
 - Olsztyn Główny - w godz. **22:00 - 5:00** - 2 pracowników na zmianę
 - Węgliniec - w godz. **22:30 - 5:00** - 2 pracowników na zmianę
 - Częstochowa Os. - w godz. **23:00 - 5:00** - 2 pracowników na zmianę
 - Jelenia Góra - w godz. **23:00 - 5:00** - 2 pracowników na zmianę
 - Ostrów Wlkp. - w godz. **23:30 - 5:30** - 2 pracowników na zmianę
 - Rzeszów - w godz. **00:00 - 6:00** - 2 pracowników na zmianę
 - Przemyśl - w godz. **23.00 - 5:00** - 1 pracownik na zmianę
 - Lublin - usługa zawieszona w związku z remontem torów

Proces czyszczenia pojazdów:

Mycie i czyszczenie pojazdów szynowych wewnątrz jest wykonywane codziennie dla pojazdów będących w ruchu (wszystkie lokomotywy i wagony kursujące w pociągach podlegają czyszczeniu codziennemu).

Mycie pudła z zewnątrz jest realizowane w ramach potrzeb z częstotliwością min. co 10 dni. Niemniej jednak w szczególnych przypadkach termin mycia co 10 dni może zostać skrócony (pojazd może mieć umyte pudło nawet w dniu następnym jeśli zachodzi taka potrzeba).

W kwestii czyszczenia na etapie postępowania na zakup tej usługi określono, że to wykonawca określa technologie czyszczenia, dlatego Spółka nie dysponuje szczegółowymi danymi dotyczącymi liczby personelu Wykonawcy przeznaczonego do wykonania przedmiotu umowy.

Proces przeglądów pojazdów szynowych:

Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 12 października 2005 r. w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych (Dz.U. nr. 212 poz. 1771 z 2005r i zmianą Dz.U. 2007 nr 212 poz. 1567) dla każdego typu pojazdu kolejowego Spółka posiada opracowaną i zatwierdzoną przez Urząd Transportu Kolejowego Dokumentację Systemu Utrzymania. W dokumentacji zawarte są dokumenty niezbędne do zarządzania utrzymaniem i utrzymania pojazdu kolejowego:

- opis funkcjonalny pojazdu z podziałem na jego elementy składowe w procesie utrzymania,
- dokumentację zawierającą: opisy czynności przeglądowych i naprawczych, instrukcje demontażu lub montażu, zestawienie parametrów mierzonych w procesie przeglądu lub naprawy i opisy metod pomiarowych, wzory kart pomiarowych z wykazem wartości konstrukcyjnych, ponaprawczych i kresowych parametrów dla zespołów, podzespołów i elementów pojazdu, wykazy urządzeń i narzędzi specjalistycznych, wykazy testów wykonywanych w trakcie utrzymania, wymagania dotyczące kwalifikacji pracowników oraz wymagania szczególne w zakresie czynności spawania i badań nieniszczących,
- ograniczenia związane z bezpieczeństwem i interoperacyjnością dla podzespołów lub części istotnych dla bezpieczeństwa i interoperacyjności, określające limity, których nie można przekroczyć w czasie eksploatacji, łącznie z eksploatacją w trybie awaryjnym,
- wykaz podzespołów objętych dozorem technicznym.

Częstotliwość zbliżania się do pojazdu kolejowego kształtuje się w następujący sposób i jest uwarunkowana przepisami, instrukcjami i dokumentacją utrzymania obowiązującymi w PKP Intercity S.A., z których wynikają obsługi planowe tzw.:

- przeglądy okresowe P2/1, przeglądy okresowe P2/2- wykonywane są co 60 tys. km +/- 10% lub po 6 miesiącach eksploatacji (jeżeli wagon nie osiągnął wcześniej wymienionego przebiegu km) zgodnie z obowiązującą DSU (Dokumentacja Systemu Utrzymania), średni czas obsługi (P2/1 to 35-40 rob/h , P2/2 to 45-50 rob/h) uzależniony od typu wagonów, zespół pracowników j/n;
- odroczenia rewizji wynikające z czasookresów eksploatacji pojazdu wykonywane na poziomie przeglądu P2/2 – dokonywane są zgodnie z „procedurami warunkowego dopuszczenia do eksploatacji wagonów „PKP Intercity” S.A. w ramach Dokumentacji System Utrzymania na okres do 27 miesięcy oraz do 30 miesięcy w przypadku warunkowego dopuszczenia do eksploatacji Dla wszystkich eksploatowanych typów wagonów stałym elementem weryfikacji bieżącego stanu technicznego jest wykonanie na przeglądzie P2/2 wykonywanym bezpośrednio po przebiegu 240 tys. km badania ultradźwiękowego osi każdego zestawu kołowego metodą uproszczoną
- oględziny techniczne (wykonywane na stacjach postojowych po zjeździe wagonu na tory odstawcze i przed wyprawieniem wagonu do drogi w celu wykonania próby hamulca) i pozaplanowe tzw. naprawy z wyłączeniem taboru z eksploatacji nieplanowe naprawy wynikające z eksploatacji,
- przy wykonaniu codziennych obsług takich jak oględziny techniczne, przeglądy między pociągowe, naprawy bez wyłączenia z eksploatacji próba hamulca- biorą udział rewident taboru, elektromonter, rzemieślnik (w zmianie roboczej przy wykonywaniu w/w czynności bierze udział średnio 4 rewidentów + 3-4 elektromonterów + 3-4 rzemieślników, w zależności od rodzaju stacji postojowej i ilości obsługiwanych wagonów w składach pociągów wjeżdżających i wyjeżdżających oraz zakresów obsług wynikających z w/w instrukcji i dokumentacji). Naprawa bieżąca z wyłączeniem z eksploatacji średni czas jej wykonywania to 8 rob/h ilość pracowników uzależniona od rodzaju usterki - przy stałym zakresie bierze udział mistrz zmiany, brygadziści elektromonterzy i rzemieślnicy.

Procedury umożliwiające wykrywanie wad zestawów kołowych:

Spółka wdrożyła do realizacji Instrukcje badań ultradźwiękowych dla osi kolejowych, która jest wykorzystywana podczas planowych badaniach zestawów kołowych w warsztacie. Dodatkowo Spółka korzysta z informacji uzyskanych z systemu DAST prowadzonego przez PKP PLK S.A. Stanowiska są umieszczone na liniach kolejowych, a informacje na bieżąco spływają do użytkowników (służb utrzymania taboru w Zakładach).

Statystyka przekraczania granicy przez pociągi należące do PKP Intercity:

Chałupki – Bohumin	728
Kunowice - Frankfurt Oder	3 522
Kuźnica Białostocka - Grodno	728
Terespol – Brest	728
Zebrzydowice - Petrovice u Karvine	2 912
Razem	8 618

Powyższe dane dotyczą pociągów pasażerskich (kursujących w dwie strony) zaplanowanych w Rozkładzie Jazdy ważnym od 2017/18 i nie ujmują jazd luzem oraz przejazdów dodatkowych (których nie można zaplanować z wyprzedzeniem).

Liczba zwolnień dyscyplinarnych w odniesieniu do maszynistów:

W okresie 01.12.2013 – 30.10.2017 w trybie art. 52 k.p. zostało zwolnionych 6 maszynistów, 5 maszynistów stażystów i 1 pomocnik maszynisty, w tym 3 maszynistów i 1 maszynista stażysta z powodu nietrzeźwości. Wymienione przypadki maszynistów będących pod wpływem alkoholu nie były przyczyną żadnych zdarzeń kolejowych, a jedynie wynikiem zastrzonych procedur kontroli bezpieczeństwa wprowadzonych w PKP IC. W ostatnim okresie w PKP Intercity zostało podjęte szereg działań zmierzających do wyeliminowania przypadków nietrzeźwości w pracy poprzez m.in. doraźne kontrole na obecność alkoholu w organizmie – Decyzja nr 16/2009 Prezesa Zarządu PKP Intercity S.A.

Stwierdzona ilość przypadków spożycia alkoholu w wyniku kontroli trzeźwości przeprowadzonej w ostatnich 4 latach:

- rok 2014 - 10 pracowników
- rok 2015 - 4 pracowników
- rok 2016 - 6 pracowników,
- rok 2017 (10 miesięcy) – 6 pracowników

Powyższe dane dotyczą ogółu personelu, pracującego bezpośrednio przy obsłudze przewozów pasażerskich, czyli obejmują:

- obsługę techniczną
- drużyny konduktorskie
- maszynistów

Przypadki przekroczenia prędkości przez pociągi PKP IC w ostatnich 5 latach:

W okresie od 01 stycznia 2013 roku do 30 września 2017 roku odnotowano jeden przypadek przekroczenia dozwolonej prędkości. Zdarzenie miało miejsce na stacji Dąbrowa Górnicza Ząbkowice w dniu 15.04.2014. Przyczyną przekroczenia prędkości była niedostateczna obserwacja przez maszynistę sygnałów nadawanych na semaforach oraz nie przestrzeganie rozkładu jazdy.

W celu uniknięcia podobnych przypadków w przyszłości, PKP IC podjęło środki zapobiegawcze zgodnie z protokołem ustaleń końcowych. Zdarzenie zostało omówione na pouczeniach okresowych z drużynami konduktorskimi i trakcyjnymi. Fakt omówienia został odnotowany w dziennikach pouczeń. W stosunku do osób odpowiedzialnych za zdarzenie wyciągnięto konsekwencje służbowe w postaci rozwiązania umowy o pracę z maszynistą oraz ukaraniem kierownika pociągu w postaci skierowania go na egzamin weryfikacyjny, karą porządkową „naganą” i całkowitym potrąceniem premii za miesiąc kwiecień.

Sposób przydzielania maszynistom tras:

Maszynista zatrudniony jest na podstawie miesięcznego harmonogramu pracy, który tworzony jest z uwzględnieniem:

- postanowień Kodeksu Pracy,
- posiadanych kwalifikacji potwierdzonych stosownymi egzaminami,
- badań lekarskich,
- badań trzeźwości,
- znajomości infrastruktury i szlaku,
- autoryzacji na poszczególne serie obsługiwanego taboru trakcyjnego,
- obowiązkowego udziału w pouczeniach okresowych.

Ponadto w czasie obsługi pociągu maszynista musi być wyposażony w:

- aktualny rozkład jazdy,
- aktualny wykaz ostrzeżeń stałych.

Prowadzenie pociągów:

Pociągi „PKP Intercity” S.A. kursujące z prędkościami powyżej 130 km/h na odcinkach nie objętych systemem prowadzenia ruchu pociągów ETCS są obsługiwane dwuosobowo – maszynista + pomocnik maszynisty lub maszynista + maszynista.

Liczba sygnałów typu SPAD (signal passed at danger) w ciągu ostatnich 3 lat:2015 – 4

- 02.01.2015 (niezatrzymanie pociągu na planowym przystanku),
- 03.07.2015 (minięcie tarczy zaporowej),
- 16.11.2015 (zatrzymanie się ciągu pociągu za semaforem wjazdowym wskazującym „stój”),
- 05.12.2015 (minięcie semafora wjazdowego wskazującego „stój”),

2016 – 7

- 13.01.2016 (minięcie tarczy z sygnałem „stój”),
- 22.02.2016 (niezatrzymanie pociągu na planowym przystanku),
- 18.03.2016 (zatrzymanie czoła pociągu za wskaźnikiem W4),
- 05.05.2016 (niezatrzymanie pociągu na planowym przystanku),
- 16.06.2016 (niezatrzymanie pociągu na planowym przystanku),
- 25.10.2016 (zatrzymanie czoła pociągu za wskaźnikiem W4),
- 17.12.2016 (niezatrzymanie pociągu na planowym przystanku).

2017 – 13

- 27.01.2017 (niezatrzymanie pociągu na planowym przystanku),
- 29.03.2017 (minięcie semafora wjazdowego wskazującego „stój”),
- 18.04.2017 (niezatrzymanie pociągu na planowym przystanku),
- 20.04.2017 (minięcie semafora wjazdowego wskazującego „stój”),
- 06.05.2017 (minięcie semafora wjazdowego wskazującego „stój” po uruchomieniu lokomotywy bez zezwolenia),
- 18.05.2017 (niezatrzymanie pociągu na planowym przystanku),
- 19.05.2017 (niezatrzymanie pociągu na planowym przystanku),
- 05.07.2017 (minięcie semafora wyjazdowego wskazującego „stój”),
- 10.07.2017 (niezatrzymanie pociągu na planowym przystanku),
- 20.07.2017 (zatrzymanie czoła pociągu za wskaźnikiem W4),
- 30.07.2017 (niezatrzymanie pociągu na planowym przystanku),
- 22.08.2017 (niezatrzymanie pociągu na planowym przystanku),
- 17.10.2017 (minięcie semafora wyjazdowego wskazującego „stój”).

Żaden z ww. przypadków nie doprowadził do szkody w taborze kolejowym W ramach procedury identyfikacji ryzyka związanego z działalnością kolejową dokonano analizy i oceny ryzyka związanego z pominięciem semafora przez pojazd kolejowy (przejechanie sygnału „Stój”). Ze względu na wartość jednego z czynników ryzyka, a mianowicie skutku zagrożenia na poziomie nieakceptowalnym podjęto następujące działania korygujące/zapobiegawcze w ramach procedury P08 „Działania korygujące, zapobiegawcze i nadzór nad niezgodnościami”:

- opracowano biuletyn informacyjny na temat zdarzeń kolejowych polegających na niezatrzymaniu pojazdów kolejowych przed sygnalizatorami wskazującymi sygnał „Stój” do zapoznania dla drużyn trakcyjnych;
- opracowane zasady postępowania z pracownikami winnych spowodowania wypadku lub incydentów związanych z niezatrzymaniem się pojazdu kolejowego przed sygnałem „Stój” lub w miejscu, w którym powinien się zatrzymać albo uruchomieniem pojazdu kolejowego bez wymaganego zezwolenia – są na etapie uzgodnień;
- przypomniano pracownikom drużyn trakcyjnych o koncentracji i skupieniu się na wykonywaniu czynności związanych z prowadzeniem pociągu.

W celu jasnego zdefiniowania obszarów obowiązków związanych z bezpieczeństwem oraz podziału obowiązków między poszczególne funkcje związane z nimi, a także obszarów współdziałania między nimi został ujednolicony Regulamin Organizacyjny PKP Intercity S.A. obowiązujący od dnia 11 sierpnia 2017 r. Wszystkim komórkom organizacyjnym odpowiedzialnym za stosowanie systemu zarządzania bezpieczeństwem do zakresu obowiązków został włączony zapis o następującej treści: „identyfikacja i zgłaszanie zagrożeń oraz podejmowanie działań w ramach obowiązującego Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem oraz proaktywnego podejścia do rozwoju kultury bezpieczeństwa”.

W ramach procedury zapewniającej przeznaczanie do zamierzonego celu odpowiednich pracowników, procedury, określonych dokumentów, wyposażenia i taboru dokonano weryfikacji i aktualizacji instrukcji wewnętrznych:

- Bt-1 „Instrukcja dla maszynisty pojazdu trakcyjnego”
- Bt-2 „Instrukcja dla pomocnika maszynisty pojazdu trakcyjnego”
- Bt-7 „Instrukcja dla maszynisty instruktora i instruktora Centrali „PKP Intercity” S.A.

W ramach systemu zarządzania kompetencjami wprowadzono procedury:

Lp	Zakres stosowania systemu zarządzania kompetencjami, obejmującego:	Procedura	Instrukcja	Uwagi
a)	Wskazanie wiedzy oraz umiejętności wymaganych do celów zadań związanych z bezpieczeństwem	Procedura P-09 „Zarządzanie personelem” a) zatrudnienie	Instrukcja IC-B „Instrukcja o przygotowaniu zawodowym, egzaminach i pouczeniach okresowych pracowników PKP Intercity”	
b)	Zasady selekcji (podstawowy poziom wykształcenia, wymagane predyspozycje psychiczne i fizyczne)	Procedura P-09 „Zarządzanie personelem” a) zatrudnienie c) badanie lekarskie	Instrukcja IC-B „Instrukcja o przygotowaniu zawodowym, egzaminach i pouczeniach okresowych pracowników PKP Intercity”	

c)	Początkowe szkolenie i certyfikację nabytych kompetencji i umiejętności	Procedura P-09 „Zarządzanie personelem” b) szkolenia i egzaminy d) szkolenia i egzaminy dla uzyskania licencji maszynisty e) szkolenia i egzaminy dla uzyskania świadectwa maszynisty	Instrukcja IC-B „Instrukcja o przygotowaniu zawodowym, egzaminach i pouczeniach okresowych pracowników PKP Intercity”	
d)	Bieżące szkolenie i okresową aktualizację posiadanej wiedzy i umiejętności	Procedura P-09 „Zarządzanie personelem” b) szkolenia i egzaminy g) Procedura uzyskania upoważnienia do wykonywania czynności pomocnika maszynisty przez pracownika zatrudnionego na stanowisku maszynisty stażysty i) pouczenia okresowe	Instrukcja IC-B „Instrukcja o przygotowaniu zawodowym, egzaminach i pouczeniach okresowych pracowników PKP Intercity”	
e)	W razie potrzeby okresowe kontrole kompetencji	Procedura P-09 „Zarządzanie personelem”	Instrukcja IC-B „Instrukcja o przygotowaniu	

		b) szkolenia i egzaminy	zawodowym, egzaminach i pouczeniach okresowych pracowników PKP Intercity”	
f)	Specjalne środki w razie wypadków/incydentów w lub długotrwałej nieobecności w pracy, zależnie od potrzeb/ w stosowanych przypadkach	Procedura P-09 „Zarządzanie personelem” c) szkolenia i egzaminy d) badanie lekarskie a także Procedura P15 „Postępowanie w sytuacji zaistnienia zagrożenia lub zdarzenia kolejowego” (do pkt. d))	Instrukcja IC-B „Instrukcja o przygotowaniu zawodowym, egzaminach i pouczeniach okresowych pracowników PKP Intercity”	
g)	Specjalne szkolenia w zakresie systemu zarządzania bezpieczeństwem dla pracowników bezpośrednio zaangażowanych w zapewnienie działania systemu zarządzania bezpieczeństwem	Procedura P-09 „Zarządzanie personelem” e) szkolenia i egzaminy i) pouczenia okresowe	Instrukcja IC-B „Instrukcja o przygotowaniu zawodowym, egzaminach i pouczeniach okresowych pracowników PKP Intercity”	Koordynatorzy zakładowi SMS na pouczeniach okresowych przeprowadzają szkolenia z zakresu SMS ponad te, które obowiązują w ramach przygotowania zawodowego

Szkolenia pracowników organizowane w zakresie bezpieczeństwa:

Zgodnie z Instrukcją IC-B o przygotowaniu zawodowym, egzaminach i pouczeniach okresowych pracowników „PKP Intercity” S.A. oraz decyzją Prezesa Zarządu/Członka Zarządu na każdy rok kalendarzowy zatwierdzona jest są ramowa tematyka pouczeń okresowych dla pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego, określonych w krajowych ustawach i rozporządzeniach, a także dla pracowników prowadzących pojazdy kolejowe. W zakresie pouczeń okresowych ujęta jest następująca tematyka.

- 1) analiza i omówienie nieprawidłowości ujawnionych w czasie kontroli, audytów, zgłoszonych reklamacji i skarg klientów „PKP Intercity” S.A.
- 2) analiza zdarzeń kolejowych i zagrożeń bezpieczeństwa ruchu kolejowego, szczególnych wydarzeń związanych z realizacją procesu przewozowego, bezpieczeństwa ludzi, taboru kolejowego, okoliczności i przyczyn ich powstania oraz skutków,
- 3) prowadzona profilaktyka i działania zmierzające do eliminowania usterek technicznych i błędów popełnianych przez pracowników (zasady wykonywania obowiązków w normalnym trybie i w warunkach niestandardowych),
- 4) tematy dotyczące przepisów bhp, regulaminów technicznych, regulaminu pracy,
- 5) wybrane zagadnienia z zakresu Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS).

Ponadto w roku 2012, na polecenie Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych przeprowadzono dodatkowo 2 godziny szkoleń z bezpieczeństwa ruchu kolejowego dla pracowników prowadzących pojazdy kolejowe oraz kierowników pociągów, a także na polecenie UTK odbywały się dodatkowe szkolenia w wymiarze 8 godzin dla pracowników prowadzących pojazdy kolejowe oraz dyżurnych ruchu z uwzględnieniem aspektów psychologicznych (czynnik ludzki) – 2 godz., pozostałe 6 godzin przeznaczono na technikę i bezpieczeństwo ruchu kolejowego oraz zagadnienia taborowe.

Od 1 stycznia 2014 roku, Uchwałą Zarządu zwiększono do 24 godzin ilość pouczeń okresowych dla pracowników drużyn trakcyjnych i konduktorskich. Ponadto, do tematyki pouczeń dodano szkolenia psychologiczne.

Od kwietnia 2015 roku realizowane są szkolenia doskonalące dla maszynistów i kandydatów na maszynistów na nowoczesnym symulatorze jazdy pojazdów trakcyjnych. Maszyniści i kandydaci na maszynistów sprawdzani są przy pomocy tego urządzenia ze znajomości instrukcji, procedur oraz postępowania w sytuacjach standardowych, a także wypracowywane są nawyki stosowane w sytuacjach nietypowych i ekstremalnych, które w rzeczywistości mogą się nie wydarzyć. Szkolenie polega na wyćwiczeniu zachowań, które pozwolą na właściwą i bezpieczną reakcję maszynisty w przypadku zagrożenia.

Obowiązkowe szkolenia na symulatorze jazdy pojazdem trakcyjnym wynikające z krajowych rozporządzeń w wymiarze co najmniej 3 godzin rocznie dla każdego maszynisty są wymagane od 1 stycznia 2018 roku, jednak Spółka realizuje te szkolenia już od tego roku, ze względu na posiadanie najnowocześniejszego symulatora jazdy w Polsce oraz potrzebę doskonalenia zawodowego maszynistów oraz kontroli i nadzoru poziomu szkolenia kandydatów na maszynistę.

Szkolenia pracowników Spółki w zakresie bezpieczeństwa i higieny pracy realizowane są zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Gospodarki i Pracy z dnia 27 lipca 2004 r. w sprawie szkolenia w dziedzinie bezpieczeństwa i higieny pracy (Dz. U. Nr 180, poz. 1860), Uchwałą Nr 449/2010 Zarządu Spółki oraz Uchwałą Nr 229/2012 Zarządu Spółki i Decyzją Nr 15/2012 Prezesa Zarządu. Są to szkolenia: dla nowo zatrudnionych pracowników - szkolenie ogólne i instruktaż stanowiskowy, dla wszystkich pracowników instruktaż stanowiskowy w przypadku zmiany stanowiska oraz szkolenia okresowe, które realizowane są regularnie w zależności od zagrożeń na stanowiskach pracy i są powtarzane z częstotliwością od jednego roku dla pracowników wykonujących prace szczególnie niebezpieczne, od dwóch do trzech lat dla pozostałych stanowisk robotniczych, od pięciu lat dla stanowisk kierujących pracownikami oraz do sześciu lat dla pracowników administracyjno - biurowych.

Wdrażanie rekomendacji komisji po wypadkach z udziałem PKP Intercity S.A.:

W latach 2013-2017 nie odnotowano znaczących wypadków z winy PKP Intercity.

W 2011 roku (stacja Baby) i 2012 roku (pod Szczekocinami) miały miejsce znaczące wypadki, w których uczestniczyły pociągi PKP Intercity S.A.

Wszystkie rekomendacje komisji po tych wypadkach, dotyczące PKP Intercity S.A, zostały zrealizowane i wdrożone.

Baby:

„PKP Intercity” S.A. podjęła następujące działania mające na celu realizację zaleceń Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych:

1. W przepisach wewnętrznych i w Regulaminach pracy dla pracowników Zakładów PKP Intercity wprowadzono zakaz używania telefonów komórkowych w czasie pełnienia obowiązków służbowych przez pracowników związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzących pojazdy kolejowe. Zakaz ten nie dotyczy sytuacji wyższej konieczności. Z treścią aneksów zostali dowodnie zapoznani zainteresowani pracownicy.
2. W Spółce stosowana jest zasada rozdzielania funkcji osób prowadzących szkolenia i egzaminujących na stanowiska bezpośrednio związane z bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzących pojazdy kolejowe.
3. W okresie od września do grudnia 2012 r. przeprowadzono dodatkowe szkolenia w wymiarze 8 godzin dla maszynistów, pomocników maszynistów i dyżurnych ruchu, w tym 2 godziny były poświęcone aspektowi psychofizycznemu (czynnik ludzki). Zewnętrzna firma zajmująca się m.in. psychologią transportu przeprowadziła szkolenia-warsztaty z psychologicznych aspektów pracy na ww. stanowiskach pracy w zakresie:
 - zwiększenia świadomości dotyczącej czynników sprzyjających obniżeniu zdolności do prawidłowego funkcjonowania psychometrycznego;
 - nauki technik redukujących objawy stresu i zapobiegania kumulacji negatywnych jego skutków;
 - zwiększenia świadomości z zakresu odczuwalnego stresu i jego wpływu na organizm;
 - pozyskania wiedzy na temat związku pomiędzy zmęczeniem a sprawnością w kierowaniu pojazdem;
 - zwiększenia świadomości wpływu leków, alkoholu, substancji psychotropowych na funkcjonowanie organizmu oraz sprawność psychomotoryczną osób kierujących pojazdami.

4. Od 2014 roku w ramach pouczeń okresowych wprowadzono na stałe 2 godzinne warsztaty z psychologicznych aspektów pracy dla maszynistów, pomocników maszynisty i drużyn konduktorskich.
5. Pojazdy trakcyjne wykorzystywane do pracy pociągowej zostały wyposażone w kamery rejestrujące obszar znajdujący się w polu widzenia maszynisty. Urządzenia systemu wizyjnego są i będą montowane fabrycznie w nowobudowanych pojazdach trakcyjnych.

Zostały zrealizowane następujące środki zapobiegawcze:

1. Wprowadzono (od 11.12.2011) procedurę przekazywania drużynie pociągowej obowiązującego w danym dniu wewnętrznego rozkładu jazdy zgodnego z systemem Konstrukcji Wykresów Ruchu (KWR) lub Systemem Konstrukcji Rozkładu Jazdy (SKRJ). We wszystkich Zakładach Spółki wdrożono obowiązek dowodnego zapoznawania pracowników drużyn pociągowych z tymczasowymi regulaminami prowadzenia pociągów w czasie wykonywania robót.
2. Przypomniano i zobowiązano maszynistów do przestrzegania zasad i procedur obowiązujących przy przewozie osób i rzeczy w czynnej i nieczynnej kabinie pojazdu trakcyjnego zgodnie z postanowieniami §6 „Instrukcji dla maszynisty pojazdu trakcyjnego Bt-1(Mt-1).
3. Przypomniano i zobowiązano maszynistów do terminowego zdawania taśm szybkościomierzy i kart pracy.
4. Przypomniano i zobowiązano maszynistów do rzetelnego przygotowania rejestratorów prędkości do zapisu określonych parametrów w eksploatacji oraz synchronizacji czasu na prędkościomierzu z czasem rzeczywistym (o ile jest to możliwe np. rejestratory elektroniczne – które należy synchronizować w czasie przeglądów i napraw).
5. Przedmiotowy wypadek, ze szczególnym zwróceniem uwagi na realizację środków zapobiegawczych, został omówiony na pouczeniach okresowych dla pracowników związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzących pojazdy kolejowe w III i IV kwartale 2012 r. Fakt omówienia został odnotowany w dziennikach pouczeń.
6. Pracownicy nadzoru i kontroli Spółki nadzorowali wdrożenie oraz nadal kontrolują realizację powyższych środków zapobiegawczych.

Szczekociny:

Zostały zrealizowane następujące środki zapobiegawcze:

1. „PKP Intercity” S.A. dokonała zmian w programie ramowych pouczeń okresowych na 2013 rok dla pracowników drużyn konduktorskich, drużyn trakcyjnych i dyżurnych ruchu, uwzględniając poniżej zakres tematyczny:
 - a. Sygnalizacja:
 - 1) sygnały zastępcze „Sz” – sygnały nadawane przez sygnalizatory stałe i przenośne,
 - 2) sygnały zastępcze „Sz” – stosowanie „Sz” w różnych porach doby,
 - 3) wyświetlenia sygnału zastępczego „Sz” z innymi wskazaniem semaforów (sygnał „Stój”, sygnał zezwalający na jazdę, sygnał wątpliwy, semafor nieoświetlony).
 - b. Wjazd, wyjazd i przejazd pociągu na sygnał zastępczy „Sz”
 - 1) przez stację i inne posterunki ruchu,
 - 2) na blokadę półsamoczynną i blokadę samoczynną,
 - 3) na tor prawy i tor lewy szlaku dwutorowego,
 - 4) z wyświetleniem lub bez wyświetlenia wskaźnika W24,
 - 5) prędkości jazdy podczas wjazdu lub przejazdu na sygnał zastępczy „Sz”.
 - c. Postępowanie w przypadku nieprawidłowości podczas wyświetlania się sygnału zastępczego „Sz”.
 - d. Prowadzenie ruchu pociągów z wykorzystaniem urządzeń radiołączności – wprowadzanie radiotelefonicznego zapowiadania pociągów, wydawanie odpowiednich rozkazów pisemnych drużynom pociągowym.
 - e. Rozkazy pisemne
 - 1) rodzaje rozkazów pisemnych,
 - 2) polecenia, informacje i zezwolenia wydawane za pomocą poszczególnych rozkazów pisemnych.
 - f. Komputerowy wydruk rozkazu pisemnego – warunki i zasady wydawania rozkazu komputerowego.
 - g. Ostrzeżenia – definicja i rodzaje ostrzeżeń, zasady sporządzania, wydawania ostrzeżeń, zasady dokonywania zmian.
 - h. Przyjmowanie rozkazów pisemnych z wykorzystaniem urządzeń radiołączności:
 - 1) po zatrzymaniu pociągu,
 - 2) bez konieczności zatrzymania pociągu.

- i. Postępowanie drużyn pociągowych i dyżurnych ruchu po zmianie kanału radiolączności, miejsce zmiany kanału radiowego (wskaźnik W28) – sposób ustawienia.
Ww. zakres tematyczny został uzgodniony przez PKP PLK S.A. (pismo IBR1s-734-104/13).
Powyższa tematyka została omówiona z pracownikami drużyn konдукtorskich, drużyn trakcyjnych i dyżurnych ruchu na pouczeniach okresowych w II i IV kwartale 2013 r., zgodnie z zaleceniami PKBWK.
2. Naczelnikom Sekcji Ruchu w Warszawie (BZWSR) i Sekcji Napraw Wagonów Taboru i Infrastruktury w Gdyni (BZGT.SEW1), nadzorującym posterunki ruchu na stacjach Warszawa Grochów i Gdynia Postojowa, zarządzeniem właściwego Dyrektora Zakładu przypomniano o konieczności bieżącej aktualizacji regulaminów technicznych i innych dokumentów dotyczących stanowisk pracy na posterunkach ruchu po modernizacji lub montażu nowych urządzeń srk.
 3. Przypomniano i zobowiązano Naczelników Sekcji, zarządzeniem właściwego Dyrektora Zakładu, do bezwarunkowego przeprowadzania autoryzacji na stanowiskach pracy w przypadku dokonanej modernizacji lub wymiany urządzeń srk zarówno na infrastrukturze Spółki, jak i na infrastrukturze PKP PLK S.A. (gdy pracownicy Spółki wykonują na niej prace manewrowe).
 4. Przypomniano i zobowiązano Naczelników Sekcji Ruchu w Warszawie (BZWSR) i Sekcji Napraw Wagonów Taboru i Infrastruktury w Gdyni (BZGT.SEW1), zarządzeniem właściwego Dyrektora Zakładu, do włączenia w zakres kontroli nw. tematyki:
 - a. okresowego (w trybie uregulowanym instrukcjami wewnętrznymi lub zarządzeniami) odsłuchiwania rozmów przeprowadzanych z wykorzystaniem łączności i radiolączności,
 - b. prawidłowości zapisów w dokumentacji techniczno-ruchowej prowadzonej na posterunkach ruchu, w tym w dziennikach prowadzenia ruchu, szczególnie pod względem aktualności i czytelności,
 - c. rodzajów i częstotliwości powtarzania się usterek urządzeń srk oraz czytelności i dokładności opisów ich objawów, przyczyn oraz zakresu wykonywanych czynności naprawczych.
 5. Od dnia 1 stycznia 2014 roku, decyzją Zarządu Spółki została zwiększona liczba godzin pouczeń okresowych dla pracowników drużyn trakcyjnych i drużyn konдукtorskich. Pouczenia odbywać się będą 3 razy w roku w wymiarze 24 godzin (dotychczas 16 godzin).
Pracowników nadzoru i kontroli Spółki zobowiązano do nadzorowania wdrożenia i realizacji powyższych środków zapobiegawczych.

Procedury w zakresie zarządzania bezpieczeństwem:

Od 2010 roku w Spółce funkcjonuje System Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS), zaakceptowany decyzją Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego. W tym samym roku PKP Intercity S.A. otrzymało Certyfikat Bezpieczeństwa, ważny na okres 5 lat. Od tego czasu System Zarządzania Bezpieczeństwem PKP IC jest doskonalony, weryfikowany i regularnie aktualizowany. W 2014 roku Spółka uzyskała rozszerzenie Certyfikatu Bezpieczeństwa o możliwość realizacji przewozów pasażerskich kolejami dużych prędkości, dzięki czemu możliwe było rozpoczęcie eksploatacji taboru ED250 „Pendolino” z prędkościami powyżej 160km/h. PKP Intercity S.A. posiada taki Certyfikat jako jedyny przewoźnik kolejowy w Polsce. W grudniu 2015 roku Prezes Urzędu Transportu Kolejowego, po ponad rocznym procesie weryfikacji i kontroli funkcjonowania SMS w PKP Intercity S.A., wydał decyzje przedłużające ważność Certyfikatu Bezpieczeństwa Spółki na kolejne 5 lat (tj. do grudnia 2020 roku).

System Zarządzania Bezpieczeństwem PKP Intercity S.A. zawiera następujące Procedury w zakresie:

a) Zarządzania ryzykiem:

Procedura SMS P-07 "Identyfikacja zagrożeń i ocena ryzyka technicznego i operacyjnego":

Zgodnie z tą Procedurą co najmniej raz w roku zespół interdyscyplinarny dokonuje identyfikacji zagrożeń i oceny ryzyka związanego z działalnością Spółki w najważniejszych dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego obszarach, takich jak: przygotowanie i realizacja procesu przewozu, utrzymanie taboru, zarządzanie personelem, utrzymanie bocznic, działalność zarządcy infrastruktury, działalność osób trzecich itp. Ostatnia aktualizacja analizy ryzyka technicznego i operacyjnego w PKP Intercity S.A. została przeprowadzona w listopadzie 2016 r.;

Procedura SMS P-08 „Działania korygujące, zapobiegawcze i nadzór nad niezgodnościami”:

Procedura ta określa tryb postępowania z zagrożeniami zidentyfikowanymi m.in. w ramach cyklicznej analizy ryzyka technicznego i operacyjnego, stwierdzonymi podczas audytów i kontroli

(wewnętrznych i zewnętrznych), wynikającymi z realizowanych projektów i wprowadzanych zmian, jak również zgłaszanymi na bieżąco do prowadzonego w Spółce rejestru zagrożeń;

Procedura SMS P-02 „Zarządzanie zmianą”:

Procedura ta przewiduje realizację procesu zarządzania ryzykiem w przypadku wprowadzania w Spółce zmian uznanych za znaczące w świetle kryteriów określonych w *Rozporządzeniu Wykonawczym Komisji (UE) nr 402/2013 z dn. 30 kwietnia 2013 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka*;

Procedura SMS P-06 „Identyfikacja i ocena ryzyka zawodowego”:

Procedura dotyczy ryzyka zawodowego, którym w Spółce zarządza Główny Inspektor BHP.

b) Poprawy bezpieczeństwa:

Procedura SMS P-01 "Opracowanie, nadzorowanie i zarządzanie programem poprawy bezpieczeństwa”:

Zgodnie z powyższą Procedurą każdego roku opracowywany jest i wdrażany "Ramowy program działań w PKP Intercity S.A. na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego".

c) Kontroli trzeźwości

Procedura SMS P-17 "Kontrole" oraz Procedura SMS P-01 "Opracowanie, nadzorowanie i zarządzanie programem poprawy bezpieczeństwa”:

W ramach realizacji w/w Procedur w zakładowych planach kontroli uwzględnia się również kontrole trzeźwości personelu. Ponadto, w ramach doraźnych akcji Policji i Służby Ochrony Kolei, pracownicy drużyn trakcyjnych są kontrolowani na stacjach postoju pociągu. Stacje, terminy i czas trwania akcji nie jest znany kontrolowanym pracownikom Spółki. W przypadku stwierdzenia nietrzeźwości pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniem pojazdów kolejowych następuje ich zwolnienie ze Spółki na podstawie art. 52 K.p. jak również zgodnie z aneksem do regulaminów pracy.

Pozostałe zagadnienia związane z zarządzaniem ryzykiem w ramach Biura Bezpieczeństwa:

- realizacja działań mających na celu poprawę bezpieczeństwa: ruchu kolejowego, podróży oraz mienia Spółki;
- zapewnienie niezachwianego obiegu informacji o planowanych i realizowanych przejazdach grupowych uczestników imprez i uroczystości;
- reagowanie na zapotrzebowanie w zakresie zapewnienia transportu dla przemieszczających się grup uczestników imprez masowych;
- dobór rozwiązań i nadzór w zakresie ochrony technicznej i fizycznej Spółki;
- współpraca z organami państwowymi oraz międzynarodowa w zakresie przeciwdziałania i zwalczania przestępczości w pociągach i na obszarach kolejowych;
- gromadzenie, opracowywanie i przekazywanie do Urzędu Transportu Kolejowego informacji w zakresie wskaźników bezpieczeństwa (CSI);
- współpraca z międzynarodowymi organizacjami kolejowymi (udział w pracach eksperckich grup bezpieczeństwa UIC, RIC);
- zapewnienie ochrony przeciwpożarowej i zgodności działań firmy z przepisami przeciwpożarowymi: opracowywanie wewnętrznych wytycznych, regulaminów i instrukcji przeciwpożarowych, opiniowanie projektów i założeń techniczno-ekonomicznych pod względem ochrony przeciwpożarowej, kontrola sprawności i konserwacji urządzeń, instalacji oraz sprzętu pożarniczego;
- aktualizacja wytycznych i procedur dotyczących zarządzania kryzysowego;
- weryfikacji, aktualizacji i doskonalenia Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS) oraz nadzoru nad zgodnością działań Spółki z wymaganiami i procedurami SMS;
- uzyskiwania i odnawiania certyfikatu bezpieczeństwa (dostęp do torów).

Ponadto, od listopada 2014 roku w strukturze Biura Bezpieczeństwa funkcjonuje wyodrębnione stanowisko ds. zarządzania ryzykiem w ramach Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem.

Trasy pociągów ED250 „Pendolino”:

Warszawa – Trójmiasto - Kołobrzeg

Warszawa – Kraków – Rzeszów

Warszawa – Katowice – Bielsko-Biała/Gliwice

Warszawa – Włoszczowa – Częstochowa – Opole – Wrocław – Jelenia Góra.

Typ pociągów ED250 „Pendolino”:

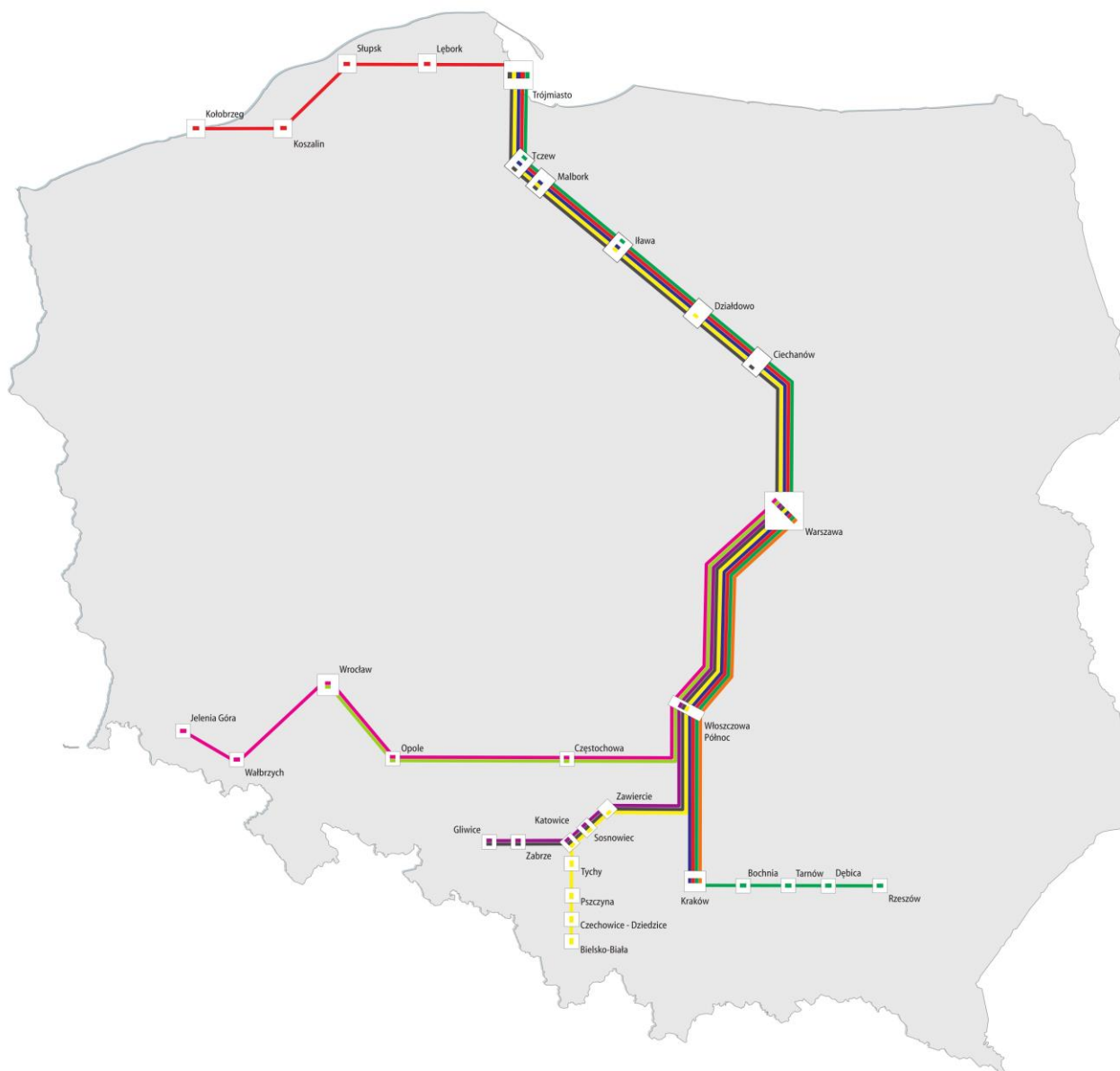
7-członowe

Eksploatacja pociągów ED250 „Pendolino”:

1. W odcinkach do Warszawy:
 - Warszawa – Kraków (31 pociągów)
 - Warszawa – Gdynia (28 pociągów)
 - Warszawa – Katowice (11 pociągów)
 - Warszawa – Wrocław (6 pociągów)
 - Warszawa – Jelenia Góra (2 pociągi)
 - Warszawa – Gliwice (4 pociągi)
 - Warszawa – Bielsko-Biała (9 pociągów)
 - Warszawa – Kołobrzeg (4 pociągi, w tym 1 sezonowy)
 - Warszawa – Rzeszów (2 pociągi)
2. W relacjach całkowitych wygląda to następująco:
 - Warszawa – Kraków (2 pary)
 - Kołobrzeg – Kraków (2 pary, w tym 1 sezonowa)
 - Gdynia – Rzeszów (1 para)
 - Kraków – Gdynia (6 pociągów)
 - Gdynia – Kraków (7 pociągów)
 - Bielsko-Biała – Gdynia (2 pociągi)
 - Bielsko- Biała – Warszawa (1 pociąg)
 - Warszawa – Bielsko-Biała (3 pociągi)
 - Gdynia – Bielsko-Biała (1 pociąg)
 - Gliwice – Gdynia (2 pary)
 - Warszawa – Wrocław (3 pary)
 - Warszawa – Jelenia Góra (1 para)
 - Warszawa – Gdynia (4 pary)
 - Warszawa – Kraków (3 pociągi)
 - Kraków – Warszawa (4 pociągi)

Trasy ED250 „Pendolino”:

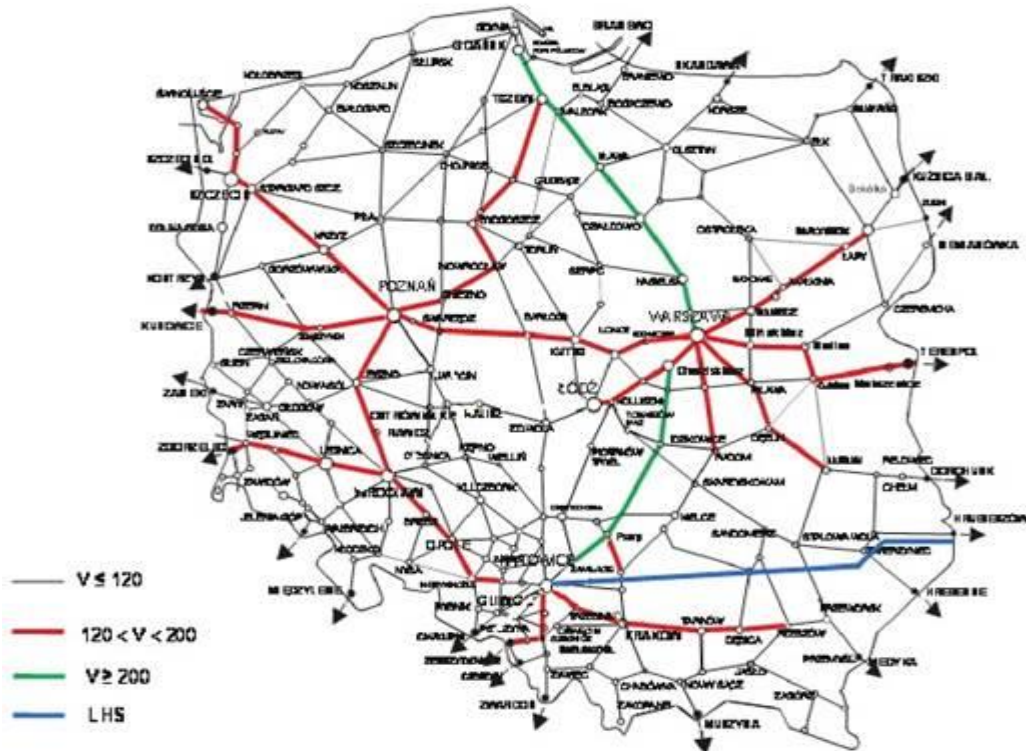
Schemat połączeń obsługiwanych składem Pendolino (ED 250)



Infrastruktura PKP PLK

Składy zespolone ED250 „Pendolino” jeżdżą zgodnie z dopuszczalnymi przez PKP PLK prędkościami na poszczególnych liniach kolejowych.

Planowane prędkości maksymalne ED250 „Pendolino”:



Zgodnie z powyższym rysunkiem, trasy, po których kursują składy zespolone ED250 „Pendolino” charakteryzują się następującymi docelowymi prędkościami maksymalnymi:

- trasa Warszawa – Gdynia:
 - prędkość maksymalna ≥ 200 km/h;
- trasa Warszawa – Katowice – Bielsko-Biała/Gliwice:
 - prędkość maksymalna ≥ 200 km/h na odcinku Grodzisk Mazowiecki – Zawiercie,
 - prędkość maksymalna 120-200 km/h na odcinku Katowice – Czechowice-Dziedzice,
 - prędkość maksymalna ≤ 120 km/h na odcinku Zawiercie – Katowice, Katowice – Gliwice oraz Czechowice-Dziedzice – Bielsko-Biała,
- trasa Warszawa – Kraków – Rzeszów:
 - prędkość maksymalna ≥ 200 km/h na odcinku Grodzisk Mazowiecki – Psary,
 - prędkość maksymalna 120 - 200 km/h na odcinku Warszawa – Grodzisk Mazowiecki, Psary – Kozłów, Kraków – Rzeszów,
 - prędkość maksymalna ≤ 120 km/h na odcinku Kozłów – Kraków,
- Warszawa – Włoszczowa – Częstochowa – Opole – Wrocław:
 - prędkość maksymalna ≥ 200 km/h na odcinku Grodzisk Mazowiecki – Włoszczowa,
 - prędkość maksymalna 120-200 km/h na odcinku Opole – Wrocław,
 - prędkość maksymalna ≤ 120 km/h na odcinku Włoszczowa – Częstochowa – Opole.
- trasa Jelenia Góra - Wrocław
 - prędkość maksymalna ≤ 120 km/h na odcinku Jelenia Góra – Świebodzice,
 - prędkość maksymalna ≤ 120 km/h na odcinku Świebodzice – Wrocław
- trasa Jelenia Góra - Wrocław
 - prędkość maksymalna ≤ 120 km/h

Powyższe zestawienie pokazuje, że podstawową docelową maksymalną prędkością dla linii E 65, która stanowi główną trasę do obsługi przez składy zespolone ED250 „Pendolino”, będzie ≥ 200 km/h. Na pozostałych odcinkach, które stanowią mniejszość, dominuje zakres prędkości 120–200 km/h. Na krótkich odcinkach pojawia się maksymalna prędkość 120 km/h.

Planowane testowanie taboru kolejowego:

- W okresie ubezpieczenia nie jest planowane testowanie typów taboru kolejowego, który nie był dotychczas homologowany w Polsce.
- Planowane są testy ED250 „Pendolino” na terenie Niemiec i Austrii oraz eksploatacja nadzorowana ED250 „Pendolino” na terenie Czech, w celu uzyskania homologacji na terenie w/w

państw. Testy to badania prowadzone przez jednostkę badawczą (różne pomiary i próby funkcjonalne), a eksploatacja nadzorowana polega na obsługiwaniu normalnych kursów z pasażerami w oparciu o tymczasową homologację. W trakcie testów/eksploatacji nadzorowanej na terenie danego kraju przebywał będzie maksymalnie jeden skład.

- W trakcie trwania testów ED250 „Pendolino”, skład będzie pozostawał własnością PKP Intercity S.A.

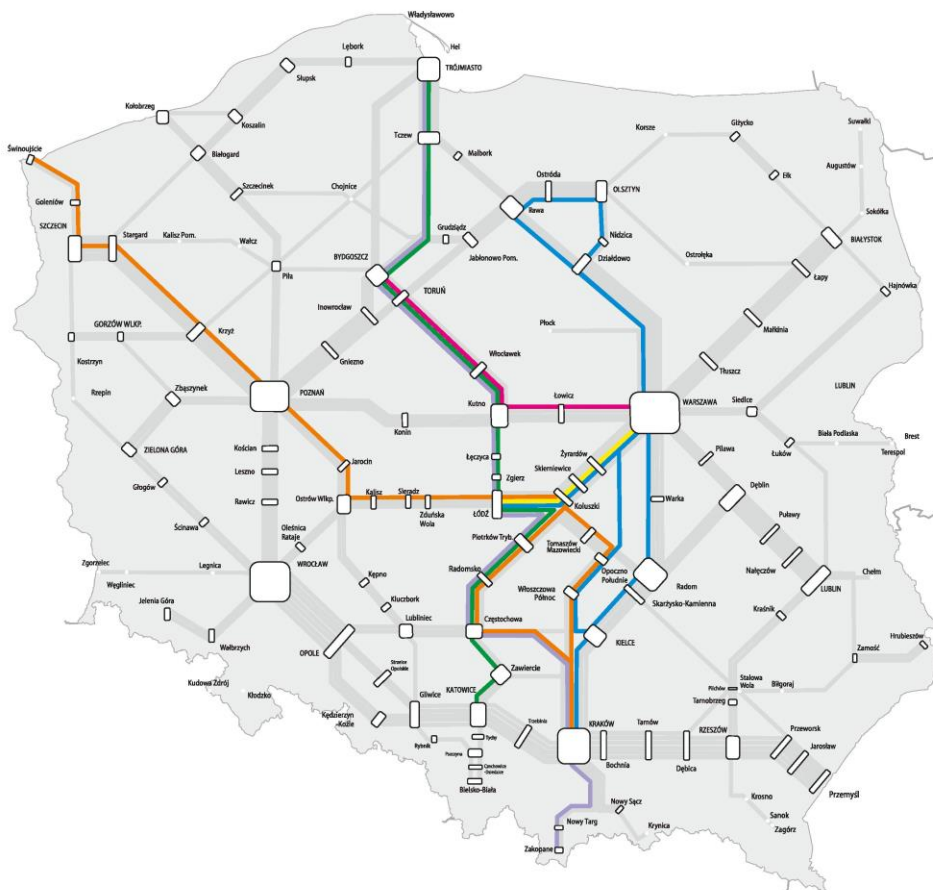
Zakres geograficzny ED160 „Flirt”;

Odcinki linii kolejowych, po których kursują nowe elektryczne zespoły trakcyjne obejmują następujące linie kolejowe:

- Warszawa – Kutno – Toruń – Bydgoszcz
- Olsztyn – Warszawa – Radom – Kielce – Kraków
- Gdynia – Bydgoszcz – Kutno – Łódź – Częstochowa – Katowice / Kraków – Zakopane
- Kraków – Miechów – Częstochowa / CMK – Opoczno – Łódź – Kalisz – Poznań – Szczecin – Świnoujście
- Warszawa – Łódź

Położenie geograficzne korytarza kolejowego, po którym kursuje nowy tabor, przedstawia rysunek poniżej:

Schemat połączeń obsługiwanych składem Flirt³ (ED 160)



Ww. linii kolejowe zlokalizowane są w następujących województwach: zachodniopomorskim, wielkopolskim, łódzkim, mazowieckim, kujawsko-pomorskim, pomorskim, warmińsko-mazurskim, świętokrzyskim, śląskim, małopolskim. Analizowana trasa przecina również województwo lubuskie, lecz dzieje się to na krótkim odcinku (ok. 20 km przy ok. 1 925 km tras w całej Polsce), a na jego terenie pociągi PKP IC kursujące analizowanymi trasami nie zatrzymują się.

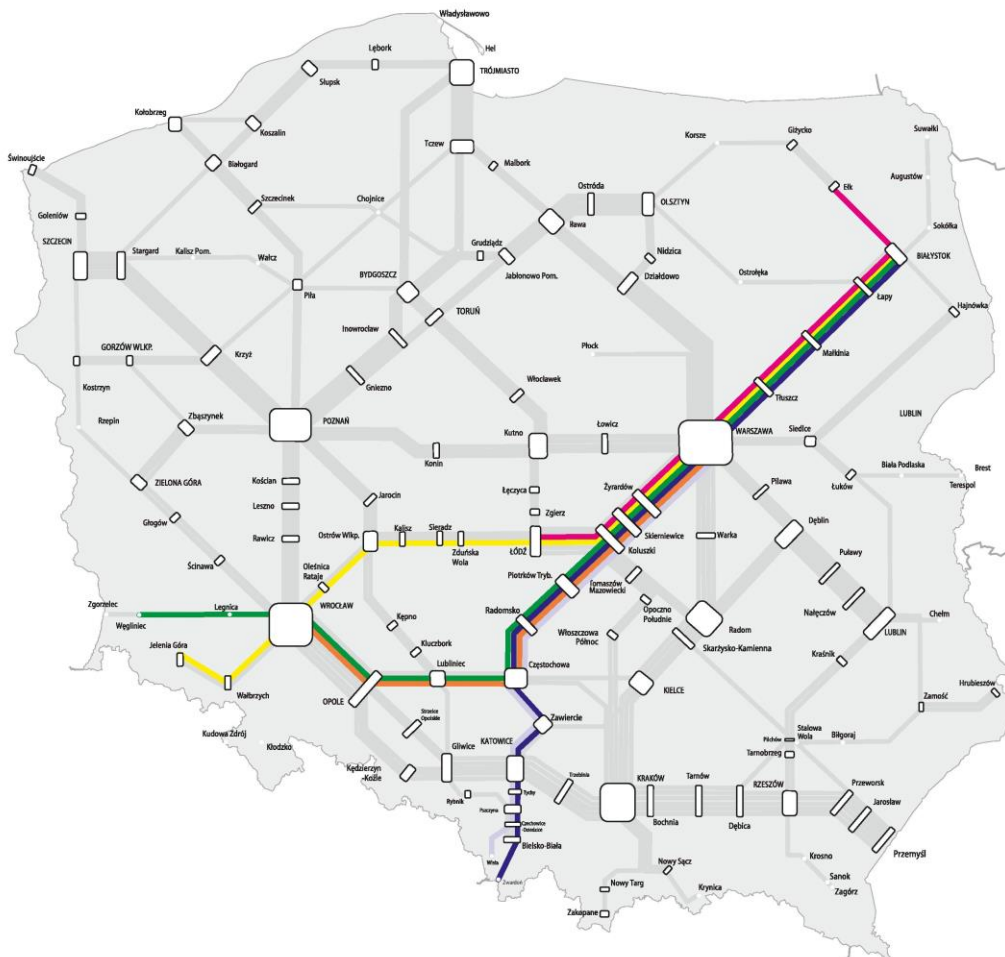
TLK stanowią ogólnopolską sieć tanich, dalekobieżnych połączeń w segmencie ekonomicznym. Podstawową wartością dla pasażera tego segmentu jest odbycie podróży przy zachowaniu najkorzystniejszej relacji ceny do komfortu. Najistotniejszym kryterium wyboru jest cena za przejazd.

Zakres geograficzny ED161 „Dart”:

- Węglińiec/Jelenia Góra – Wrocław – Łódź – Warszawa – Białystok - Ełk
- Warszawa – Częstochowa – Katowice – Bielsko-Biała (Zwardoń / Racibórz / Wiśla)
- Warszawa – Częstochowa – Opole – Wrocław

Położenie geograficzne korytarza kolejowego, po którym kursuje nowy tabor, przedstawia rysunek poniżej.

Schemat połączeń obsługiwanych składem PesaDART (ED 161)



Elektryczne zespoły trakcyjne ED161 „DART” są wykorzystywane przez PKP Intercity S.A. do wykonywania przewozów użyteczności publicznej w ramach umowy PSC.

Koszt zakupu taboru obejmował także przeszkolenie przez dostawcę 40 pracowników PKP IC, w tym co najmniej 20 maszynistów.

Opis szkoleń dot. obsługi pociągów EZT:

W 2015 roku, oprócz szkoleń dla kolejnych osób obsługujących składy ED250 „Pendolino” były prowadzone szkolenia na nowy tabor zakupiony przez „PKP Intercity” S.A., a więc lokomotywy spalinowe SU160 (111Db „Gama”), a także elektryczne zespoły trakcyjne ED160 „Flirt” i ED161 „Dart”. Szkolenia teoretyczne i praktyczne odbywały się od początku września 2015 roku. Oprócz szkoleń pracowników drużyn trakcyjnych przeszkoleniu na nowy tabor podlegali również pracownicy drużyn konduktorskich oraz utrzymania i zaplecza technicznego.

W ramach kontraktu na dostawę pociągów, przeszkoleni przez producenta – Stadler Polska Sp. z o.o., zostali maszyniści instruktorzy, którzy otrzymali prawo szkolenia pozostałych pracowników „PKP Intercity” S.A.. Kurs odbył się w Siedlcach oraz na torze doświadczalnym w Żmigrodzie.

W szkoleniu teoretycznym dot. składów zespołowych EZT wzięło udział 20 osób – 20 maszynistów instruktorów będących wykładowcami Ośrodka Szkoleń Zawodowych PKP Intercity, docelowo przeszkolonych zostało 200 maszynistów. Wszystkie osoby, które brały udział w szkoleniu przez producenta, otrzymały certyfikat, uprawniający do prowadzenia szkoleń dla kolejnych maszynistów. Szkolenie trwało w sumie 5 dni i dotyczyło przede wszystkim opisu technicznego, budowy, przygotowania pojazdu do jazdy, bezpiecznej obsługi pojazdu i zasad przebywania w pojeździe oraz bezpiecznego prowadzenia pojazdu i jego obsługi.

Grupa szkolonych poznała wcześniej instrukcje dotyczące obsługi i eksploatacji taboru. Oprócz szkolenia teoretycznego uczestnicy poznawali tabor w praktyce – zapoznali się z rozmieszczeniem urządzeń i podzespołów w kabinie maszynisty oraz w poszczególnych wagonach składu.

Szkolenia praktyczne odbywały się na torze doświadczalnym Instytutu Kolejnictwa w Żmigrodzie z udziałem pracowników producenta.

Szkolenia praktyczne składały się ostatecznie z dwóch etapów po dwa dni i odbywały się na torze w Żmigrodzie i na Centralnej Magistrali Kolejowej. Dalsze doskonalenie umiejętności obsługi odbywało się w ramach jazd testowych na sieci PLK podczas jazd rozjeżdżeniowych.

Wartość najdroższego składu (nie dotyczy składów zespołowych):

Przeciętny skład może obejmować lokomotywę oraz 7 wagonów, przy założeniu, że w składzie uwzględniono tylko nowe wagony oraz jedną z droższych lokomotyw znajdujących się w posiadaniu PKP IC (SIEMENS o wartości rzeczywistej ok. 18.000.000 PLN) - wartość jednego składu może wynosić ok. 60.000.000 PLN.

Zabezpieczenia p-poż. i antywłamaniowe w lokalizacjach:

Zakład Centralny:

➤ **Warszawa:**

Lokalizacja		Zabezpieczenia ppoż.	Zabezp. antywł.	Uwagi
WARSZAWA GROCHÓW	HCP	Podręczny sprzęt gaśniczy (gaśnice + hydranty wewnętrzne), instalacja sygnalizacji pożaru, instalacja odgromowa budynek w osiach E-F-G-H wyposażony jest w przeciwpożarowy wyłącznik prądu oraz oświetlenie awaryjne. Wokół obiektu znajdują się hydranty do zewnętrznego gaszenia pożaru oraz zbiornik ppoż.	brak	na obiekcie znajduje się system monitoringu oraz zabezpieczenie przed kradzieżą płaskownika uziemiającego

	Warsztat Mechaniczny	Budynek wyposażony jest w instalację wodociągową przeciwpożarową (hydranty wewnętrzne) oraz gaśnice. Woda do zewnętrznego gaszenia pożaru może być czerpana z hydrantów zewnętrznych naziemnych.	brak	wewnątrz hali znajduje się system monitoringu
	Warsztat Elektryczny	Warsztat elektryczny wyposażony jest w gaśnice śniegowe i proszkowe. Dodatkowo istnieje możliwość zewnętrznego gaszenia pożaru za pomocą hydrantów zewnętrznych rozmieszczonych na terenie Bocznic kolejowej.	brak	wewnątrz hali znajduje się system monitoringu
	Lokomotywnia	Obiekt wyposażony jest w podręczny sprzęt gaśniczy w postaci hydrantów wewnętrznych oraz gaśnic. Dodatkowo istnieje możliwość zewnętrznego gaszenia pożaru za pomocą hydrantów zewnętrznych rozmieszczonych na terenie Bocznic kolejowej.	brak	na zewnątrz hali przed bramami wyjazdowymi (od strony wschodniej) znajduje się system monitoringu)
WARSZAWA OCHOTA	Warsztat napraw pojazdów trakcyjnych	Obiekt wyposażony jest w podręczny sprzęt gaśniczy w postaci hydrantów wewnętrznych oraz gaśnic.	brak	brak

Zakład Południowy:

- **Kraków Prokocim:**
 - Lokomotywnia - zabezpieczenia ppoż. i antywłamaniowe zlokalizowane są w Hali Wschodniej w części biurowej (piętro)
- **Katowice:**
 - Hala Napraw Wagonów - brak zabezpieczeń
 - Hala Napraw Elektrycznych - brak zabezpieczeń

Zakład Północny:

- **Gdynia Grabówek** ul. Osada Kolejowa 12:
 - Hale Napraw Lokomotyw:
 - ppoż. – hale wyposażone są w hydranty wewnętrzne – 15 szt.; na terenie zakładu znajduje się 15 hydrantów zewnętrznych;
 - antywłamaniowe - obiekt posiada oświetlenie zewnętrzne awaryjne, natomiast pomieszczenie magazynu posiada alarm antywłamaniowy
 - **Gdynia Leszczyńki (Postojowa)** ul. Krzywoustego 7:
 - Hala Napraw Wagonów:
 - ppoż. – hala wyposażona jest w hydranty wewnętrzne – 7 szt.
 - antywłamaniowe - brak
 - **Szczecin Zaleskie Lęgi.** ul. Kanał Parnicki 1K:
 - teren stacji (PKP IC) - ppoż. – na terenie znajdują się hydranty zewnętrzne - 4 sztuki.
- Wszystkie hydranty posiadają aktualne przeglądy.

Zakład Zachodni:

- **Wrocław Główny:**
 - Lokomotywnia:

- ppoż. - detektory wycieku metanu w kotłowni oraz w halach; gaśnice
- antywłamaniowe - brak
- Wagonownia:
 - ppoż. - detektory wycieku metanu w kotłowni oraz w halach, 4 hydranty zewnętrzne DN80 w odległości od ok. 100 do ok. 10 metrów od hali, gaśnice
 - antywłamaniowe - brak
- HCP:
 - ppoż. – gaśnicie
 - antywłamaniowe - brak
- Budynek dworca tymczasowego:
 - ppoż. – 4 hydranty wewnętrzne DN25 gaśnice
 - antywłamaniowe – domofon z kodem dostępu.

Pozostałe lokalizacje dzierżawione:

- **Bielsko Biąła:**
 - Kasa biletowa w budynku dworca – zabezpieczenia p.poz.- podręczny sprzęt gaśniczy GP6x
- **Katowice Zawodzie:**
 - wszystkie objekty:
 - ppoż. - dostateczna ilość i szerokość wyjść ewakuacyjnych, zachowana jest również dopuszczalna długość, szerokość i wysokość przejść oraz dojść ewakuacyjnych, które są prawidłowo oznaczone, w budynkach nie stosuje się instalacji sygnalizacji pożaru, urządzeń oddymiających i wentylacji pożarowej, zachowano odpowiedni dostęp do gaśnic, urządzeń elektrycznych i przeciwpożarowych, w obiektach znajdują się odpowiednie instrukcje postępowania na wypadek pożaru oraz zabezpieczenia prac pożarowo niebezpiecznych, gaśnice posiadają aktualne daty przeglądów, ul. Murckowska stanowi jedyną drogę pożarową na teren Zakładu.
- **Kraków Główny Towarowy:**
 - wszystkie objekty:
 - ppoż. - zapewniona jest dostateczna ilość i szerokość wyjść ewakuacyjnych, zachowana jest również dopuszczalna długość, szerokość i wysokość przejść oraz dojść ewakuacyjnych, które są prawidłowo oznaczone, w budynkach nie stosuje się instalacji sygnalizacji pożaru, urządzeń oddymiających i wentylacji pożarowej, zachowano odpowiedni dostęp do gaśnic, urządzeń elektrycznych i przeciwpożarowych, miejsca składowania gazów technicznych i smarów są odpowiednio oznaczone i wyposażone w gaśnice GS-5x, GS-6x, w obiektach znajdują się odpowiednie instrukcje postępowania na wypadek pożaru oraz zabezpieczenia prac pożarowo niebezpiecznych, rozmieszczone są spisy telefonów alarmowych, instalacja zewnętrznej sieci hydrantowej jest sprawna, hydranty są odpowiednio rozmieszczone i oznakowane, ciśnienie właściwe.
- **Kraków Płaszów:**
 - wszystkie objekty:
 - ppoż. - zapewniona jest dostateczna ilość i szerokość wyjść ewakuacyjnych, zachowana jest również dopuszczalna długość, szerokość i wysokość przejść oraz dojść ewakuacyjnych, które są prawidłowo oznaczone, w budynkach nie stosuje się instalacji sygnalizacji pożaru, urządzeń oddymiających i wentylacji pożarowej, zachowano odpowiedni dostęp do gaśnic, urządzeń elektrycznych i przeciwpożarowych.
- **Kraków Prokocim:**
 - wszystkie objekty:
 - p.poz. - Obiekty znajdują się w trzech strefach pożarowych: budynek administracyjny i Hala Wschodnia (w skład Hali Wschodniej wchodzi warsztaty pomocnicze i magazyny), budynki administracyjne A i B oraz Hala Zachodnia, budynek po byłej szkole w trakcie odzyskiwania i zagospodarowania oraz dodatkowo tory odstawkowe; We wszystkich obiektach zapewniona jest dostateczna ilość, szerokość i wysokość przejść oraz dojść ewakuacyjnych, kierunki i wyjścia są prawidłowo oznaczone, w budynku w strefie 1 pożarowej jest zainstalowana sygnalizacja dymowa. Zachowany jest odpowiedni dostęp do gaśnic i urządzeń elektrycznych i przeciwpożarowych, gaśnice posiadają aktualne daty przeglądów, miejsca składowania gazów technicznych i smarów są odpowiednio oznaczone i wyposażone w gaśnice GS-5x, AP25x, zapotrzebowanie w wodę do celów przeciwpożarowych zapewnia cysterna kolejowa o pojemności 25m³, będąca rezerwuarem wody na potrzeby przeciwpożarowe (znajduje się w Hali Zachodniej w okresie zimy, a w lecie na zewnątrz hali), wystarcza wody na prowadzenie akcji gaśniczej przez 30 minut,

zbiornik spełnia wymagania Rozporządzenia Ministra Sprawy Wewnętrznych i Administracji z dnia 24 lipca 2009r. w sprawie przeciwpożarowego zaopatrzenia w wodę oraz dróg pożarowych, wzdłuż dzierżawionych torów prowadzi droga przeciwpożarowa, znajdują się odpowiednie instrukcje postępowania na wypadek pożaru oraz zabezpieczenia prac pożarowo niebezpiecznych, rozmieszczone są spisy telefonów alarmowych.

➤ **Przemysł:**

- wszystkie obiekty:
 - ppoż. - dostateczna ilość i szerokość wyjść ewakuacyjnych, zachowana jest również dopuszczalna długość, szerokość i wysokość przejść oraz dojść ewakuacyjnych, które są prawidłowo oznaczone, w budynkach nie stosuje się instalacji sygnalizacji pożaru, urządzeń oddymiających i wentylacji pożarowej, zachowano odpowiedni dostęp do gaśnic, urządzeń elektrycznych i przeciwpożarowych, w obiektach znajdują się odpowiednie instrukcje postępowania na wypadek pożaru oraz zabezpieczenia prac pożarowo niebezpiecznych, gaśnice posiadają aktualne daty przeglądów, na terenie nie ma zbiorników na paliwo.

➤ **Rzeszów:**

- ppoż. Kasa biletowa w budynku dworca – zabezpieczenia ppoż- podręczny sprzęt gaśniczy GP6x.

Prace pożarowo-niebezpieczne:

W każdej umowie z podmiotem zewnętrznym wykonującym dla PKP IC usługi przy obiektach infrastruktury lub taborze znajduje się klauzula (warunek) przestrzegania przez wykonawcę przepisów p.poż, w tym przywołanego przez ubezpieczyciela Rozporządzenia MSWiA (z dnia 7 czerwca 2010 r. w sprawie ochrony przeciwpożarowej budynków, innych obiektów budowlanych i terenów par. 36).

Prace pożarowo-niebezpieczne mogą wykonywać wyłącznie pracownicy PKP Intercity S.A. posiadający odpowiednie ważne uprawnienia (np. spawacza), których częścią są również zasady bezpieczeństwa p.poż. Jednocześnie do pracy na każdym stanowisku mogą przystąpić wyłącznie pracownicy posiadający aktualne szkolenie BHP. Jako wyznaczoną do zlecenia prac (w tym pożarowo-niebezpiecznych) osobę należy traktować mistrza lub naczelnika, którzy muszą posiadać uprawnienia BHP poziomu „Dla pracodawcy lub osób kierujących pracownikami”. Wszelkie poważniejsze prace pożarowo-niebezpieczne, związane z naprawami, przeglądami lub modernizacją taboru, zlecane są podmiotom zewnętrznym.

Opis największej stacji postojowej Warszawa Grochów:

Ulica	ul. Chłopickiego 53
Dzielnica	Praga Południe
Miejscowość	04-275 Warszawa
Województwo	Mazowieckie
Szerokość geograficzna	52° 25'29 N
Długość geograficzna	21° 10'09 E
Powierzchnia terenu	56,4 ha
Poziom	82 m n.p.m.

Otoczenie:

Północ	Lokomotywnia Kolei Mazowieckich – Warszawa Grochów, ul. Kozia Górka, ogródki działkowe, osiedle socjalne Dudziarska, stacja Warszawa Wschodnia Towarowa.
Południe	Ul. Chłopickiego, Instytut Kolejnictwa, podstacja PKP Energetyka, łącznica kolejowa Warszawa Goćławek – Warszawa Wschodnia, rezerwat leśny Olszynka Grochowska.
Wschód	Lokomotywnia Kolei Mazowieckich – Warszawa Grochów, ul. Dudziarska, staw Kozią Górka, niewielka zabudowa przemysłowa, ul. Chłopickiego, tereny zalesione, łącznica kolejowa Warszawa Goćławek – Warszawa Wschodnia, areszt śledczy Warszawa Grochów.

Północ	Lokomotywnia Kolei Mazowieckich – Warszawa Grochów, ul. Kozia Górka, ogródki działkowe, osiedle socjalne Dudziarska, stacja Warszawa Wschodnia Towarowa.
Zachód	Linia kolejowa Warszawa Wschodnia – Pilawa, Wojskowy Instytut Medyczny (szpital) wraz z kotłownią, ogródki działkowe, zabudowa przemysłowa i gęsta zabudowa mieszkalna.

Zagrożenia naturalne:

Typ	Poziom*	Komentarz
Trzęsienie ziemi	Zone 0 : MM V and below	Brak zagrożenia
Powódź	Zone 100	Zagrożenie powodzią 100-letnią, analogicznie jak przeważająca część dzielnicy Praga Południe. Odległość stacji postojowej od Wisły – ok. 3 700 m.
Grad	Zone 3	Zone 1: najniższe zagrożenie – Zone 6: najwyższe zagrożenie
Uderzenie pioruna	Zone 2 : 1 - 4	Od 1 do 4 uderzeń pioruna na km ² na rok
Nagon sztormowy	No Hazard	Brak zagrożenia
Tornado	Zone 2	Zone 1: najniższe zagrożenie – Zone 4: najwyższe zagrożenie
Tsunami	No Hazard	Brak zagrożenia
Wybuch wulkanu	No Hazard	Brak zagrożenia
Wichura	Zone 2 : 121 - 160 km/h	Przeciętne zagrożenie

* Poziom zagrożenia według Munich Re Nathan v2015:

Typ	Komentarz
Deszcz nawałny	Narażenie przeciętne
Burza piaskowa	Nie dotyczy
Zapadania się ziemi	Narażenie niskie – grunt rodzimy stabilny
Osunięcie ziemi	Narażenie niskie – teren płaski
Požary lasu	Narażenie ponadprzeciętne – tereny leśne położone w bezpośrednim sąsiedztwie stacji postojowej, w kierunku wschodnim i południowo wschodnim. Ewentualne pożary lasu cechują się jednak niewielkim potencjałem szkodowym z uwagi na niskie prawdopodobieństwo przeniesienia bezpośrednio na teren stacji, który oddzielony jest torami łącznicy Warszawa Gołławek – Warszawa Wschodnia (dalekobieżna) oraz tzw. „Wianka”, służącego do manewrowania w obrębie stacji postojowej. Grupy torów postojowych, gdzie zgrupowany jest tabor, są również znacząco odsunięte od terenów zadrzewionych (ok. 130 m). Obiektem zlokalizowanym najbliżej terenów intensywnie zadrzewionych jest hala całopociągowa (ok. 50 m).
Lawina	Nie dotyczy

Zagrożenia cywilizacyjne:

Typ	Komentarz
Transport chemikaliów	Narażenie niskie – Na odcinku Warszawa Wschodnia – Pilawa linii kolejowej przebiegającej w pobliżu stacji postojowej, nie są realizowane przewozy towarowe. Transport chemikaliów może wystąpić incydentalnie. Na terenie stacji, w sąsiedztwie hali napraw elektrycznych, zlokalizowana jest stacja paliw dla lokomotyw manewrowych oraz niektórych maszyn i pojazdów. Stacja została oddana do użytku w 2014 roku i wyposażona jest w naziemny zbiornik poziomy oleju napędowego o pojemności 30 000 l. Dostawy oleju realizowane są transportem drogowym, średnio 3 razy w tygodniu.

Typ	Komentarz
Wyciek w sąsiedztwie	<p>Narażenie niskie – Niewielkie ilości substancji niebezpiecznych mogą być stosowane w Wojskowym Instytucie Medycznym (Szpitalu), Instytucie Kolejnictwa oraz lokomotywowni Kolei Mazowieckich – Warszawa Grochów. Nie powinny one mieć jednak wpływu na profil ryzyka stacji postojowej Warszawa Grochów.</p> <p>Gaz ziemny z sieci miejskiej doprowadzony jest wyłącznie do hali Warsztatów Utrzymania Technicznego jednostek trakcyjnych ED250 „Pendolino”. Do innych budynków na terenie stacji postojowej nie ma doprowadzonego gazu.</p>
Pożar w sąsiedztwie	<p>Narażenie przeciętne – największy potencjał szkodowy związany z pożarami zewnętrznymi mają ewentualne zdarzenia pożarowe z udziałem taboru na torach postojowych Kolei Mazowieckich, gdzie odległość od torów postojowych PKP Intercity wynosi ok. 10 m do grupy torów trakcyjnych (postój lokomotyw) i ok. 30 m do grupy torów przyjazdowo - odjazdowych (z uwzględnieniem torów, gdzie zlokalizowano lokomotywy wyłączone z eksploatacji).</p> <p>Inne zdarzenia pożarowe, jak np. pożar ogródków działkowych zlokalizowanych na północ od terenu stacji, pożar na terenie Instytutu Kolejnictwa, czy pożary budynków mieszkalnych mają niski potencjał szkodowy.</p>

Zewnętrzne służby ratownicze:

Stacja postojowa Warszawa Grochów znajduje się w obszarze działania Jednostki Ratowniczo-Gaśniczej nr. 13 KM PSP. W bliższej odległości znajduje się jednak Jednostka Ratowniczo-Gaśnicza nr. 8.

	Państwowa Straż Pożarna
Lokalizacja najbliższej jednostki	KM PSP w Warszawie Jednostka Ratowniczo–Gaśnicza nr 13 ul. Strażacka 141, 04-455 Warszawa
Odległość do jednostki	4,8 km
Potencjalne przeszkody mogące utrudnić / opóźnić dojazd	Liczne przejazdy przez tory kolejowe, w tym przejazd wyposażony w zapory, węzeł drogowy oraz wzmożony ruch uliczny
Typ jednostki	Zawodowa
Czas dojazdu (minuty)	ok. 5 - 8 minut

	Państwowa Straż Pożarna
Lokalizacja najbliższej jednostki	KM PSP w Warszawie Jednostka Ratowniczo–Gaśnicza nr 8 ul. Majdańska 38/40, 04-110 Warszawa
Odległość do jednostki	2 km
Potencjalne przeszkody mogące utrudnić / opóźnić dojazd	Liczne przejazdy przez tory kolejowe, w tym przejazd wyposażony w zapory oraz wzmożony ruch uliczny
Typ jednostki	Zawodowa
Czas dojazdu (minuty)	ok. 4 - 6 minut

Wybrane wyposażenie znajdujące się w podziale bojowym JRG 13:

- GBARt 2,1/16 (pojazd z napędem terenowym 6x6)
- GCBA 5/32 (pojazd z napędem terenowym 4x4)
- Pompa wodna o wydajności 9 000 l/m

Wybrane wyposażenie znajdujące się w podziale bojowym JRG 8:

- GBARt 2,5/30
- GBAPr 2/16/750 (pojazd z agregatem proskowym 750 kg)
- GCBA 5/32
- GCBA 10/54

- SCD 37 (drabina mechaniczna – 37 m)

Wsparcie stanowić mogą siły i środki z innych Jednostek KM PSP w Warszawie oraz OSP Warszawa – Wesola i OSP Warszawa – Stara Miłosna.

Na terenie stacji postojowej Warszawa Grochów w 2015r. przeprowadzone było zapoznanie z terenem i obiektami Zakładu. Zapoznanie przeprowadziły zastępy JRG 13, JRG 8, OSP Wesola, OSP Stara Miłosna.

Teren, na którym stoi tabor, posiada drogi pożarowe przygotowane do wjazdu wozu bojowego. Praktyczne możliwości dojazdu wozami bojowymi zostały potwierdzone w trakcie rozpoznania przeciwpożarowego terenu i obiektów.

Bezpieczeństwo pożarowe:

Hydranty zewnętrzne	Publiczne	Prywatne
Liczba i typ hydrantów	-	30 hydrantów DN80
Zasilania hydrantów	-	Wodociąg miejski
Wydajność	-	Brak danych – zagadnienie nie było przedmiotem szczegółowej analizy

Na terenie stacji postojowej zlokalizowanych jest 30 hydrantów zasilanych bezpośrednio z sieci miejskiej. Hydranty te są nawodnione, jednak w znacznej ich części dokonano przeróbek w celu podłączenia nasad DN52 do nawadniania wagonów, inne posiadają uszkodzenia mechaniczne lub znaczną korozję.

W 2015r. wykonane zostały naprawy części hydrantów. Ostatni protokół konserwacji i badania wydajności hydrantów wykazał, że sprawnych jest 10 hydrantów.

Zasilanie w wodę do celów przeciwpożarowych:

Jedynym źródłem wody do celów gaśniczych jest przyłącze z sieci miejskiej. Na terenie stacji są także trzy zbiorniki przeciwpożarowe – 1 podziemny i 2 odkryte. Czynny jest tylko jeden zbiornik odkryty o pojemności 150 m³, zlokalizowany przy hali całopociągowej.

Inne instalacje i urządzenia przeciwpożarowe:

Instalacja / Urządzenie	Typ(y)	Obszary chronione
Systemy sygnalizacji pożaru:	Brak	Nie dotyczy
Stałe urządzenia gaśnicze	Brak	Nie dotyczy
Podręczny sprzęt gaśniczy:		
- gaśnice	Proszkowe i śniegowe	W wagonach, lokomotywach i zespołach trakcyjnych (zgodnie z poniższym wykazem) i w budynkach
- hydranty wewnętrzne	DN52	W halach obsługowych i budynkach zaplecza – zagadnienie nie było przedmiotem szczegółowej analizy
Instalacje specjalne	Brak	Nie dotyczy

Gaśnice instalowane w jednostkach taboru:

- Lokomotywy spalinowe jednokabinowe – 2 x GP6 lub 2 x GS5
- Lokomotywy elektryczne – 1 x GP6 lub 1 x GS5 (na kabinę)
- Zespoły trakcyjne ED250 „Pendolino” – 15 x GP6
- Zespoły trakcyjne ED160 „Flirt” – 12 x GPN, 6 x AB/MP
- Zespoły trakcyjne ED 161 „Dart” - 12 x GPN, 6 x AB/MP
- Zespoły trakcyjne ED74 – 6 x GP6 lub 6 x GS5

Ochrona fizyczna:

Zewnętrzna			
Ogrodzenie	Tylko od strony wschodniej, wzdłuż toru linii kolejowej Warszawa Wschodnia – Pilawa. Ogrodzenie wykonane jest z prefabrykatów betonowych. Liczne uszkodzenia i braki naprawiane są z wykorzystaniem spawanych ze sobą prętów zbrojeniowych. Od strony zachodniej znajduje się lokomotywownia Kolei Mazowieckich, która również jest częściowo ogrodzona wzdłuż ulicy Dudziarskiej i Kozia Górka. Ogrodzenie zostało wykonane w roku 2017 począwszy od ogrodzenia Alstom, przy Kolejach Mazowieckich po Halę Całopociągową.		
Wywieszane Zasady Bezpieczeństwa	Nie	Wysokość ogrodzenia	ok. 2 m
Oznakowanie "Zakaz wstępu"	Tak	Oświetlenie zewnętrzne	Tak

Kontrola dostępu obejmuje głównie ruch pojazdów w północno – wschodniej części stacji, do której wjazd zabezpieczony jest szlabanem zlokalizowanym przy stałym posterunku ochrony. Kontrola ruchu osobowego jest ograniczona i dotyczy przede wszystkim wyrywkowej kontroli osób zachowujących się podejrzanie.

Usługi ochrony świadczy firma IMPEL , która ochrania stację od kwietnia 2017.

Na terenie stacji funkcjonuje 5 patroli. Rejestrowane obchody są realizowane po zaplanowanych trasach, z częstotliwością co ok. 1 godzinę. W centralnej części stacji znajduje się także stały posterunek ze stanowiskiem monitoringu. Pracownik posterunku obsługuje również szlaban. Dodatkowo w ciągu dnia jest jeszcze pracownik ochrony w budynku nr 15, a także szef ochrony. Pracownicy ochrony pracują w trybie 12 godzinnych zmian. Teren jest chroniony całodobowo - 10 pracowników ochrony na zmianę. W lokalizacji są zainstalowane czytniki Obchodów patroli ochrony. Raporty są otrzymywane raz w tygodniu (poniedziałek) w wersji elektronicznej z logowań za poprzedni tydzień".

Ochrona na terenie stacji wyposażona jest w jeden samochód, a każdy z patroli w radiotelefon, gaz, kajdanki i pałkę.

Na terenie stacji okazjonalnie pojawiają się też patrole Straży Ochrony Kolei.

Ochrona obiektu			
Ochrona na terenie	Tak	Rejestracja obchodów	Tak (przy interwencji)
Patrole interwencyjne	Tak	Częstotliwość obchodów	ok. 1 godz.
Nadzór / monitoring policyjny	Nie	CCTV	Tak – wybrane obszary

Monitoring obejmuje:

- Halę całopociągową (nowy monitoring IP z kamerami IR),
- Grupę torów trakcyjnych (nowy monitoring IP z kamerami IR),
- Halę napraw mechanicznych (monitoring analogowy),
- Halę napraw elektrycznych (monitoring analogowy),
- Szlaban wjazdowy na zamknięty dla ruchu zewnętrznego teren stacji (monitoring analogowy).
- (Wejście do Budynek nr 21. Budynek nr 47, kamera skierowana na furtkę od strony KM i na wejście do budynku 47)

Obraz z kamer widoczny jest w stałym posterunku ochrony, gdzie również następuje jego rejestracja – na 5 dni w przypadku monitoringu cyfrowego i 7 dni w przypadku monitoringu analogowego. Oprócz posterunku, obraz dostępny jest także na dwóch stanowiskach dyspozytorskich.