

**Procedura:
Zarządzanie zmianą**

Nr procedury: SMS/MMS-PR-03
05.04.2024
Wersja: 3.1

ZARZĄDZANIE ZMIANĄ

Tadeusz Fedorczyk		Włodzimierz Kiełczyński		Michał Gil	
Opracował	podpis	Sprawdził	podpis	Zatwierdził	podpis

SPIS TREŚCI

ZARZĄDZANIE ZMIANĄ	1
Rozdział 1. Cel i zakres procedury	3
Rozdział 2. Dokumenty związane	4
Rozdział 3 Zasady odpowiedzialności	6
Rozdział 4. Ocena znaczenia zmiany	13
Rozdział 5. Ocena ryzyka znaczącej zmiany	28
Rozdział 6. Niezależna ocena	31
Rozdział 7. Graficzny schemat postępowania	33
Rozdział 8. Wykaz załączników	36
Rozdział 9 Tabela zmian	37
Załącznik 1 Wniosek o powołanie Zespołu dla dokonania oceny znaczenia zmiany	40
Załącznik 2 Decyzja Dyrektora Biura Bezpieczeństwa powołująca Zespół dla dokonania oceny znaczenia zmiany	41
Załącznik 3 Raport z oceny znaczenia zmiany niemającej wpływu na bezpieczeństwo	42
Załącznik 4 Raport z oceny znaczenia zmiany mającej wpływ na bezpieczeństwo	44
Załącznik 5 Dedykowany Rejestr Zagrożeń PKP Polskich Linii Kolejowych S.A.	55
Załącznik 6 Wniosek o powołanie Zespołu dla dokonania oceny ryzyka znaczącej zmiany	57
Załącznik 7 Decyzja Dyrektora Biura Bezpieczeństwa powołująca Zespół dla dokonania oceny ryzyka znaczącej zmiany	58
Załącznik 8 Raport z oceny ryzyka znaczącej zmiany	59
Załącznik 9 Wytoczne opracowywania Raportów z oceny znaczenia zmiany, które mają wpływ na bezpieczeństwo	61
Załącznik 10 Wzór sprostowania oczywistej omyłki pisarskiej	97
Załącznik 11 Deklaracja, o której mowa w art. 16 Rozporządzenia Wykonawczego Komisji (UE) nr 402/2013.	98

Rozdział 1. Cel i zakres procedury**§ 1**

Celem procedury jest określenie procesu zarządzania zmianą w systemie kolejowym począwszy od oceny znaczenia zmiany dla tego systemu do momentu wdrożenia tej zmiany.

§ 2

1. Procedurę stosuje się w celu określenia znaczenia planowanej zmiany dla każdej zmiany w systemie kolejowym oraz określenia trybu postępowania w szczególności, gdy:
 - 1) zmienia ona warunki prowadzenia działalności Spółki, powodujące nowe ryzyko dla infrastruktury lub prowadzonej działalności Spółki jako zarządcy infrastruktury lub jako podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie pojazdów kolejowych;
 - 2) wprowadza ona nowe materiały, powodujące nowe ryzyko dla infrastruktury kolejowej lub prowadzonej działalności Spółki jako zarządcy infrastruktury lub jako podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie pojazdów kolejowych;
 - 3) planowana zmiana, w tym wynikająca z projektów inwestycyjnych, zakłada konieczność wcześniejszego uzyskania zgody na odstępstwo od postanowień obowiązujących regulacji wewnętrznych Spółki lub przepisów powszechnie obowiązujących (wg instrukcji Ia-7);
 - 4) planowana zmiana przewiduje: utworzenie, zmianę kategorii, likwidację przejazdu kolejowo-drogowego i / lub przejścia dla pieszych w poziomie szyn;
 - 5) dokonana będzie zmiana lub aktualizacja zapisów w obowiązujących w Spółce regulacjach wewnętrznych ujętych w §51 (Tabela 6) „Księgi Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem”;
 - 6) planowana zmiana zakłada konieczność uzyskania odstępstwa od zapisów w obowiązującej Dokumentacji Systemu Utrzymania (DSU) dla pojazdów kolejowych;
 - 7) wprowadzane są do obrotu wyroby staroużyteczne - w przypadku prowadzenia modernizacji oraz odnowienia podsystemu, jak również budowy podsystemu oraz innych inwestycji gdzie prowadzona będzie weryfikacja WE podsystemu.
2. Zmiana w systemie kolejowym może mieć charakter:
 - a) techniczny,
 - b) eksploatacyjny,

- c) organizacyjny - dotyczy wyłącznie zmian, które mogą mieć wpływ na procesy eksploatacyjne lub procesy utrzymania.
3. Zmiana, o której mowa w § 2 powinna być przeprowadzana na jak najwcześniejszym etapie, jednakże nie później niż przed jej wprowadzeniem lub zatwierdzeniem dokumentacji projektowej dla danej inwestycji. Procedura SMS/MMS-PR-03 dotyczy wszystkich jednostek organizacyjnych Spółki.
4. Oceny znaczenia zmiany dla zmian, o których mowa w §2 ust. 1 pkt 3), wymagające wcześniejszego uzyskania zgody na odstępstwo od postanowień przepisów powszechnie obowiązujących i/lub regulacji wewnętrznych PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. powinny być procedowane przez właściwy terytorialnie Zakład Linii Kolejowych w pierwszej kolejności i bez zbędnej zwłoki. W szczególności dotyczy to projektów inwestycyjnych realizowanych przez podmioty zewnętrzne a służące celom społecznym, jak np.: gazociągi, wodociągi, wiadukty, tunele, itp.

Rozdział 2. Dokumenty związane

§ 3

Dokumentami związanymi z niniejszą procedurą są w szczególności:

- 1) Dyrektywa 2016/798 Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei;
- 2) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej;
- 3) Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 402/2013 z dnia 30 kwietnia 2013 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka i uchylające rozporządzenie (WE) nr 352/2009;
- 4) Rozporządzenie Wykonawcze Komisji (UE) 2015/1136 z dnia 13 lipca 2015 r. zmieniające rozporządzenie wykonawcze (UE) nr 402/2013 w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka;
- 5) Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/779 z dnia 16 maja 2019 r. ustanawiające szczegółowe przepisy dotyczące systemu certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie pojazdów zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 oraz uchylające rozporządzenie Komisji (UE) nr 445/2011;

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

**Procedura:
Zarządzanie zmianą**

Nr procedury:
SMS/MMS-PR-03
05.04.2024
Wersja: 3.1

- 6) Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2018/762 z dnia 8 marca 2018 r. ustanawiające wspólne metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do wymogów dotyczących systemu zarządzania bezpieczeństwem na podstawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 oraz uchylające rozporządzenia Komisji (UE) nr 1158/2010 i (UE) nr 1169/2010;
- 7) Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1078/2012 z dnia 16 listopada 2012 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do monitorowania, która ma być stosowana przez przedsiębiorstwa kolejowe i zarządców infrastruktury po otrzymaniu certyfikatu bezpieczeństwa lub autoryzacji bezpieczeństwa oraz przez podmioty odpowiedzialne za utrzymanie;
- 8) Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym;
- 9) Procedura SMS/MMS-PR-02 „Ocena ryzyka technicznego i operacyjnego”;
- 10) Procedura SMS/MMS-PD-05 „Działania korygujące i zapobiegawcze”;
- 11) Wykaz zgodności procedury względem wymagań załącznika II do rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2018/762 z dnia 8 marca 2018 r. ustanawiającego wspólne metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do wymogów dotyczących systemu zarządzania bezpieczeństwem na podstawie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 oraz uchylającego rozporządzenia Komisji (UE) nr 1158/2010 i (UE) nr 1169/2010;

Lp.	Pkt. załącznika II do Rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2018/762
1.	Pkt. 3.1. Działania mające na celu ograniczenie ryzyk
2.	Pkt. 5.4.1. Organizacja musi wdrażać i kontrolować zmiany w systemie zarządzania bezpieczeństwem w celu utrzymania lub poprawy wyników w zakresie bezpieczeństwa. Obejmuje to podejmowanie decyzji na poszczególnych etapach procesu zarządzania zmianą oraz późniejszy przegląd ryzyk dla bezpieczeństwa.

- 12) Wykaz zgodności procedury względem wymagań załącznika II do Rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/779 z dnia 16 maja 2019 r. ustanawiającego szczegółowe przepisy dotyczące systemu certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie pojazdów zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 oraz uchylającego rozporządzenie Komisji (UE) nr 445/2011;

Lp.	Pkt. załącznika II do Rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/779
-----	---

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.**Procedura:
Zarządzanie zmianą**Nr procedury:
SMS/MMS-PR-03
05.04.2024
Wersja: 3.1

1. Pkt I: 2.2, 8.2b,
Pkt II: 2d, 5d, 5e, 6a-e, 7

Rozdział 3 Zasady odpowiedzialności**§ 4**

Lp.	Stanowisko/funkcja	Symbol	Zakres odpowiedzialności
	1	2	3
1.	Członek Zarządu Spółki właściwy ds. SMS	IE	1) Akceptacja Raportu z oceny ryzyka znaczącej zmiany; 2) Zapoznanie się z Raportem z przeprowadzonej niezależnej oceny stosowania procesu zarządzania ryzykiem; 3) Przekazanie dokumentacji związanej ze zmianą istotną Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego (zwanego dalej UTK).
2.	Dyrektor Biura Bezpieczeństwa	IBR	1) Powołanie i nadzór nad pracą Zespołu: ds. oceny znaczenia zmiany oraz Zespołu ds. oceny ryzyka znaczącej zmiany; 2) Uzgodnienie Raportu z oceny ryzyka znaczącej zmiany pod względem bezpieczeństwa ruchu kolejowego oraz przekazanie do akceptacji przez Członka Zarządu Spółki właściwego ds. SMS; 3) Akceptacja Raportu z oceny znaczenia zmiany; 4) Akceptacja Suplementu do Raportu z oceny ryzyka znaczącej zmiany opracowanego przez Zespół ds. oceny ryzyka znaczącej zmiany; 5) Akceptacja sprostowania oczywistej omyłki pisarskiej w Raporcie z oceny znaczenia zmiany i/lub Dedykowanym rejestrze zagrożeń, w Raporcie z oceny ryzyka znaczącej zmiany;

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.**Procedura:
Zarządzanie zmianą**Nr procedury:
SMS/MMS-PR-03
05.04.2024
Wersja: 3.1

Lp.	Stanowisko/funkcja	Symbol	Zakres odpowiedzialności
	1	2	3
			6) Zapoznanie się z Raportem z przeprowadzonej niezależnej oceny stosowania procesu zarządzania ryzykiem; 7) Uruchamianie procedury działań korygujących lub zapobiegawczych (SMS/MMS-PD-05).
3.	Zastępca Dyrektora Biura Bezpieczeństwa	IBR01Z A	1) Realizacja czynności Dyrektora Biura Bezpieczeństwa podczas jego nieobecności; 2) Zatwierdzenie Raportu z oceny znaczenia zmiany – dla ocen dokonywanych przez Zespół powołany w Biurze Bezpieczeństwa.
4.	Dyrektor Biura Dróg Kolejowych w zakresie obejmującym MMS	ILK	1) Podpisanie Wniosku kierowanego do Dyrektora Biura Bezpieczeństwa o powołanie Zespołu dla dokonania oceny znaczenia zmiany / oceny ryzyka znaczącej zmiany; 2) Zatwierdzenie Raportu z oceny znaczenia zmiany; 3) Zatwierdzenie Raportu z oceny ryzyka znaczącej zmiany; 4) Analiza „Raportu” opracowanego przez jednostkę oceniającą; 5) Podpisanie „Deklaracji”, o której mowa w art. 16 Rozporządzenia Wykonawczego Komisji (UE) nr 402/2013; 6) Przedłożenie do Biura Zarządu PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. „Deklaracji”, o której mowa w art. 16 Rozporządzenia Wykonawczego Komisji (UE) nr 402/2013; 7) Opiniowanie wniosku na Zarząd o odstępstwo od zapisów Dokumentacji Systemu Utrzymania;

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.**Procedura:
Zarządzanie zmianą**Nr procedury:
SMS/MMS-PR-03
05.04.2024
Wersja: 3.1

Lp.	Stanowisko/funkcja	Symbol	Zakres odpowiedzialności
	1	2	3
			8) Uruchamianie procedury działań korygujących lub zapobiegawczych (SMS/MMS-PD-05).
5.	Kierownik jednostki / komórki organizacyjnej Spółki w zakresie obejmującym SMS	-	<ol style="list-style-type: none">1) Podpisanie Wniosku kierowanego do Dyrektora Biura Bezpieczeństwa o powołanie Zespołu dla dokonania oceny znaczenia zmiany / oceny ryzyka znaczącej zmiany;2) Zatwierdzenie Raportu z oceny znaczenia zmiany;3) Zatwierdzenie Raportu z oceny ryzyka znaczącej zmiany.4) Analiza „Raportu” opracowanego przez jednostkę oceniającą.5) Podpisanie „Deklaracji”, o której mowa w art. 16 Rozporządzenia Wykonawczego Komisji (UE) nr 402/2013;6) Przedłożenie do Biura Zarządu PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. „Deklaracji”, o której mowa w art. 16 Rozporządzenia Wykonawczego Komisji (UE) nr 402/2013;7) Zatwierdzenie sprostowania oczywistej omyłki pisarskiej w Raporcie z oceny znaczenia zmiany i/lub Dedykowanym rejestrze zagrożeń, w Raporcie z oceny ryzyka znaczącej zmiany.
6.	Zastępca Kierownika jednostki / komórki organizacyjnej Spółki w zakresie obejmującym SMS	-	Realizacja czynności Kierownika jednostki / komórki organizacyjnej Spółki w zakresie obejmującym SMS podczas jego nieobecności.
7.	Przewodniczący Zespołu ds. oceny	-	<ol style="list-style-type: none">1) Prawidłowa organizacja pracy oraz bezpośredni nadzór nad pracą Zespołu ds.

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.**Procedura:
Zarządzanie zmianą**Nr procedury:
SMS/MMS-PR-03
05.04.2024
Wersja: 3.1

Lp.	Stanowisko/funkcja	Symbol	Zakres odpowiedzialności
1	2	3	
	znaczenia zmiany / oceny ryzyka znaczącej zmiany		<p>oceny znaczenia zmiany / oceny ryzyka znaczącej zmiany;</p> <p>2) Przesłanie do osoby sprawującej nadzór nad pracami Zespołu projektów dokumentów opracowanych i zweryfikowanych przez wszystkich członków Zespołu;</p> <p>3) Podpisanie Raportu z oceny znaczenia zmiany oraz Raportu z oceny ryzyka znaczącej zmiany;</p> <p>4) Przekazanie do zatwierdzenia przez Kierownika jednostki / komórki organizacyjnej, w której powołano Zespół, Raportu z oceny znaczenia zmiany oraz Raportu z oceny ryzyka znaczącej zmiany;</p> <p>5) Przekazanie do akceptacji przez Dyrektora Biura Bezpieczeństwa Raportu z oceny znaczenia zmiany;</p> <p>6) Przekazanie do zapoznania oraz uzgodnienia pod względem bezpieczeństwa ruchu kolejowego przez Dyrektora Biura Bezpieczeństwa Raportu z oceny ryzyka znaczącej zmiany.</p> <p>7) Podpisanie sprostowania oczywistej omyłki pisarskiej w Raporcie z oceny znaczenia zmiany i/lub Dedykowanym rejestrze zagrożeń, w Raporcie z oceny ryzyka znaczącej zmiany;</p> <p>8) Przekazanie do zatwierdzenia przez Kierownika jednostki / komórki organizacyjnej, w której powołano Zespół sprostowania oczywistej omyłki pisarskiej w Raporcie z oceny znaczenia zmiany i/lub</p>

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.**Procedura:
Zarządzanie zmianą**Nr procedury:
SMS/MMS-PR-03
05.04.2024
Wersja: 3.1

Lp.	Stanowisko/funkcja	Symbol	Zakres odpowiedzialności
	1	2	3
			Dedykowanym rejestrze zagrożeń, w Raporcie z oceny ryzyka znaczącej zmiany; 9) Przekazanie do akceptacji przez Dyrektora Biura Bezpieczeństwa sprostowania oczywistej omyłki pisarskiej w Raporcie z oceny znaczenia zmiany i/lub Dedykowanym rejestrze zagrożeń, w Raporcie z oceny ryzyka znaczącej zmiany.
8.	Komórka/jednostka organizacyjna Spółki (lub koordynator ds. SMS lub koordynator ds. MMS)/Kierujący komórką organizacyjną w Centrum Realizacji Inwestycji realizującą projekt inwestycyjny	-	1) Określenie charakteru zmiany; 2) Wyznaczenie członków do Zespołu ds. oceny znaczenia zmiany / oceny ryzyka znaczącej zmiany oraz przygotowanie Wniosku o powołanie Zespołu; 3) Wystąpienie do Dyrektora Biura Bezpieczeństwa z Wnioskiem o powołanie Zespołu ds. oceny znaczenia zmiany / oceny ryzyka znaczącej zmiany; 4) Przygotowanie oraz przekazanie do jednostki oceniającej wymaganej dokumentacji niezbędnej dla przeprowadzenia oceny bezpieczeństwa; 5) Analiza Raportu w sprawie oceny bezpieczeństwa sporządzonego przez jednostkę oceniającą; 6) Opracowanie „Deklaracji”, o której mowa w art. 16 Rozporządzenia Wykonawczego Komisji (UE) nr 402/2013; 7) Przedłożenie Kierownikowi jednostki/komórki organizacyjnej celem podpisania „Deklaracji”, o której mowa w art. 16 Rozporządzenia Wykonawczego Komisji (UE) nr 402/2013;

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.**Procedura:
Zarządzanie zmianą**Nr procedury:
SMS/MMS-PR-03
05.04.2024
Wersja: 3.1

Lp.	Stanowisko/funkcja	Symbol	Zakres odpowiedzialności
	1	2	3
			8) Przekazanie do Biura Bezpieczeństwa podpisanej przez Członków Zarządu kopii „Deklaracji”, o której mowa w art. 16 Rozporządzenia Wykonawczego Komisji (UE) nr 402/2013; 9) Archiwizacja dokumentacji z przeprowadzonej oceny znaczenia zmiany / oceny ryzyka znaczącej zmiany.
9.	Członkowie Zespołu do spraw oceny znaczenia zmiany oraz Zespołu do spraw oceny ryzyka znaczącej zmiany	-	1) Poprawne, rzetelne i obiektywne przeprowadzenie oceny znaczenia zmiany / oceny ryzyka znaczącej zmiany; 2) Przygotowanie i weryfikacja pod względem merytorycznym Raportu z oceny znaczenia zmiany w zakresie posiadanych kompetencji przez członków Zespołu, przed przekazaniem dokumentacji do osoby sprawującej nadzór nad pracami Zespołu z ramienia Biura Bezpieczeństwa; 3) Podpisanie Raportu z oceny znaczenia zmiany oraz Raportu z oceny ryzyka znaczącej zmiany.
10.	Jednostka oceniająca	-	1) Wnikliwe przeanalizowanie otrzymanej dokumentacji umożliwiającej przeprowadzenie niezależnej oceny; 2) Obiektywne i rzetelne przeprowadzenie procesów związanych z niezależną oceną prawidłowości stosowania zarządzania ryzykiem oraz zapewnienie poprawności ich wyników; 3) Przygotowanie Raportu z przeprowadzonej niezależnej oceny stosowania procesu zarządzania ryzykiem;

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.**Procedura:
Zarządzanie zmianą**Nr procedury:
SMS/MMS-PR-03
05.04.2024
Wersja: 3.1

<i>Lp.</i>	<i>Stanowisko/funkcja</i>	<i>Symbol</i>	<i>Zakres odpowiedzialności</i>
	1	2	3
			4) Określenie czy zmiana jest zmianą istotną; 5) Podpisanie Raportu z przeprowadzonej niezależnej oceny, zgodnie z posiadanymi uprawnieniami oraz przedłożenie Raportu do dyrektora Biura Bezpieczeństwa oraz Członka Zarządu Spółki właściwego ds. SMS a w przypadku ocen zleczanych przez Centrum Realizacji Inwestycji przedłożenie Raportu do kierującego komórką organizacyjną realizującą projekt, którego dotyczyła niezależna ocena.
11.	Osoba sprawująca nadzór nad pracami Zespołu z ramienia Biura Bezpieczeństwa	-	Dokonanie sprawdzenia zgodności sporządzonej przez Zespół dokumentacji z wymogami formalnymi.
12.	Komórka właściwa ds. Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem w Centrum Realizacji Inwestycji	-	1) Przekazywanie kopii Raportu w sprawie oceny bezpieczeństwa Dyrektorowi Biura Bezpieczeństwa w przypadku ocen zleczanych przez Centrum Realizacji Inwestycji; 2) Koordynowanie sporządzania przez Zespoły powołane w Centrum Realizacji Inwestycji zastrzeżeń do Raportu w sprawie oceny bezpieczeństwa lub opracowania suplementu do Raportu z oceny ryzyka znaczącej zmiany; 3) Przekazanie do Biura Bezpieczeństwa zweryfikowanych Wniosków o powołanie Zespołu ds. oceny znaczenia zmiany/ oceny ryzyka znaczącej zmiany dla ocen

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Procedura:
Zarządzanie zmianą

Nr procedury:
SMS/MMS-PR-03
05.04.2024
Wersja: 3.1

Lp.	Stanowisko/funkcja	Symbol	Zakres odpowiedzialności
	1	2	3
			przeprowadzanych w zakresie kompetencji Centrum.
13.	Członkowie Zarządu PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. – reprezentacja zgodnie z KRS	-	Podpisanie „Deklaracji”, o której mowa w art. 16 Rozporządzenia Wykonawczego Komisji (UE) nr 402/2013.

Rozdział 4. Ocena znaczenia zmiany

§ 5

1. Komórka/ jednostka organizacyjna Spółki planująca wprowadzenie zmiany zobowiązana jest do określenia charakteru wprowadzanej zmiany oraz do:
 - a) zaproponowania składu Zespołu dokonującego oceny znaczenia zmiany / oceny ryzyka znaczącej zmiany, który zostanie powołany przez Dyrektora Biura Bezpieczeństwa,
 - b) przygotowania Wniosku o wydanie Decyzji powołującej Zespół dla przeprowadzenia oceny znaczenia zmiany, składanego do Dyrektora Biura Bezpieczeństwa.
2. Wniosek o powołanie Zespołu dla dokonania oceny znaczenia zmiany składany jest w formie elektronicznej w aplikacji SharePoint. W przypadku Wniosków składanych przez Centrum Realizacji Inwestycji dopuszcza się przekazywanie Wniosku w formie pisemnej.
3. W skład Zespołu każdorazowo muszą być powoływani pracownicy reprezentujący branże (specjalności), które obejmować będzie planowana zmiana. W skład Zespołu mogą być powoływani kompetentni pracownicy z innych komórek/ jednostek organizacyjnych Spółki jak również eksperci spoza Spółki.
4. Kompletny Wniosek podpisuje Kierownik komórki/jednostki organizacyjnej planującej wprowadzenie zmiany, a następnie występuje do Dyrektora Biura Bezpieczeństwa o wydanie Decyzji powołującej Zespół ds. oceny znaczenia zmiany – zwanego dalej Zespołem (Załącznik 1)*.

- * - w przypadku Wniosków opracowanych przez komórki organizacyjne Centrum Realizacji Inwestycji przekazywane są one do Dyrektora Biura Bezpieczeństwa przez komórkę organizacyjną właściwą ds. systemu zarządzania bezpieczeństwem.
5. W przypadku stwierdzenia uchybień Wniosek zwracany jest Kierownikowi komórki/jednostki organizacyjnej celem uzupełnienia.
 6. Po pozytywnym zweryfikowaniu przedłożonego wniosku, Dyrektor Biura Bezpieczeństwa w formie Decyzji (Załącznik 2) powołuje Zespół ds. oceny znaczenia zmiany wskazując w Decyzji pracownika Biura Bezpieczeństwa, odpowiedzialnego za sprawowanie nadzoru nad pracami Zespołu ds. oceny znaczenia zmiany.

W uzasadnionych przypadkach w pracach Zespołu mogą uczestniczyć w charakterze doradczym pracownicy Biura Bezpieczeństwa – po wcześniejszym uzgodnieniu.
 7. Decyzja o powołaniu Zespołu jest wydawana na czas określony.
 8. Jednostki / komórki organizacyjne Spółki dokonują oceny znaczenia zmiany dla zagadnień leżących w zakresie prowadzonej działalności oraz posiadanych kompetencji. W przypadku zmian wprowadzanych przez Zakłady Linii Kolejowych i/lub Centrum Realizacji Inwestycji w skład Zespołu każdorazowo powinni wchodzić przedstawiciele właściwej terytorialnie Sekcji Eksploatacji – jako gospodarza terenu najlepiej znającego warunki lokalne, o ile tematyka oceny znaczenia zmiany dotyczy zadań realizowanych przez tę Sekcję. W przypadku zmian przewidzianych do wprowadzenia przez Centrum Realizacji Inwestycji w skład Zespołu dodatkowo, każdorazowo powinni wchodzić przedstawiciele wykonawcy i/lub projektanta.
 9. Członkowie Zespołu (każdy w swoim zakresie) zobligowani są do niezwłocznego przekazania kompletu materiałów źródłowych niezbędnych dla prawidłowego opracowania dokumentacji z oceny znaczenia zmiany.
 10. Wszystkie propozycje zmian zapisów w dokumentacji SMS jak również MMS oceniane są przez Zespół powoływany w Biurze Bezpieczeństwa.
 11. Zespół każdorazowo dokonuje oceny zgromadzonego materiału pod kątem zawartości merytorycznej dla przedmiotu prowadzonej oceny znaczenia zmiany.
 12. Zespół dokonuje oceny znaczenia zmiany zgodnie z §6 niniejszej procedury.

§ 6

1. W oparciu o analizowane dokumenty Zespół kierując się fachowym osądem dokonuje wstępnej definicji systemu mającej na celu stwierdzenie, czy zmiana ma wpływ na bezpieczeństwo.
2. **W przypadku stwierdzenia, że zmiana nie ma wpływu na bezpieczeństwo** Zespół sporządza Raport z oceny znaczenia zmiany zgodnie z Załącznikiem 3.

W niniejszym Raporcie powinny zostać opisane następujące zagadnienia:

- 1) Wstępna definicja systemu – by skutecznie i prawidłowo realizować ocenę znaczenia zmiany, zgodnie z wymogami wspólnej metody bezpieczeństwa w zakresie oceny ryzyka (CSM RA), należy koniecznie zdefiniować system. Na tym etapie oceny znaczenia zmiany nie jest wymagane, by definicja systemu była pełna. Wystarczy, że system zdefiniujemy wstępnie. W celu określenia, czy zmiana ma wpływ na bezpieczeństwo, należy wiedzieć co, kiedy i jak będzie objęte zmianą, na czym zmiana ta będzie polegać, jaki jest jej sens i cel oraz jakie są konsekwencje jej wprowadzenia dla otoczenia.
- 2) Wpływ zmiany na bezpieczeństwo – przy określaniu wpływu zmiany na bezpieczeństwo, Zespół korzysta z pytań zawartych w Załączniku nr 9 pkt E. Wybrane pytania dotyczące ocenianej zmiany wymagają właściwego uzasadnienia.
3. **W przypadku stwierdzenia, że zmiana ma wpływ na bezpieczeństwo** – Zespół sporządza Raport z oceny znaczenia zmiany zgodnie z Załącznikiem 4.

W niniejszym Raporcie powinny zostać opisane następujące zagadnienia:

- 1) Wstępna definicja systemu – by skutecznie i prawidłowo realizować ocenę znaczenia zmiany, zgodnie z wymogami wspólnej metody bezpieczeństwa w zakresie oceny ryzyka (CSM RA), należy koniecznie zdefiniować system. Na tym etapie oceny znaczenia zmiany nie jest wymagane, by definicja systemu była pełna. Wystarczy, że system zdefiniujemy wstępnie. W celu określenia, czy zmiana mająca wpływ na bezpieczeństwo systemu kolejowego jest czy też nie jest zmianą znaczącą, należy wiedzieć co, kiedy i jak będzie objęte zmianą, na czym zmiana ta będzie polegać, jaki jest jej sens i cel oraz jakie są konsekwencje jej wprowadzenia dla otoczenia.

- 2) Wpływ zmiany na bezpieczeństwo – przy określaniu wpływu zmiany na bezpieczeństwo, Zespół korzysta z pytań zawartych w Załączniku nr 9 pkt E. Wybrane pytania dotyczące ocenianej zmiany wymagają właściwego uzasadnienia.
- 3) Opis systemu w którym wprowadzana jest zmiana – opis zmiany (za wyjątkiem zmian dotyczących regulacji wewnętrznych PKP Polskich Linii Kolejowych S.A.), należy każdorazowo rozpoczynać od zamieszczenia charakterystyki linii kolejowej – wg. Tab.6 aktualnej wersji „Wykazu linii” Id-12 (D-29).

W przypadku ocen znaczenia zmiany dokonywanych przez Centrum Realizacji Inwestycji właściwe terytorialnie Zakłady Linii Kolejowych zobligowane są w szczególności do przygotowania aktualnych danych oraz dokumentów niezbędnych do opracowania niniejszego punktu.

- 4) Opis wprowadzanej zmiany – punkt ten powinien być najszerszej i najdokładniej opisany. Jednocześnie musi on zawierać szczegółowy opis wprowadzanej zmiany w zakresie bezpieczeństwa systemu kolejowego, a zwłaszcza bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Ponadto uwagę należy zwrócić na punkty styku pomiędzy różnymi obszarami / podsystemami, celem zapewnienia bezpiecznej integracji zmiany w ramach istniejącego systemu.
- 5) Analiza kryteriów znaczenia – Zespół dokonuje oceny znaczenia zmiany wg kryteriów ujętych w Art. 4 ust. 2 Rozporządzenia Wykonawczego Komisji (UE) Nr 402/2013 z dnia 30 kwietnia 2013 r.

- **Skutki awarii** – należy wskazać najgorszy wiarygodny scenariusz w przypadku awarii ocenianego systemu, uwzględniający istnienie barier zabezpieczających poza ocenianym systemem. Ponadto należy wykazać jakie są bariery zabezpieczające poza ocenianym systemem.

Zespół powinien uzasadnić w jaki sposób analiza tego kryterium wpłynęła na podjęcie decyzji o znaczeniu zmiany. Przy ocenie kryterium należy kierować się opisami zawartymi w poniższej tabeli:

Najgorszy skutek z uwzględnieniem barier zabezpieczających poza ocenianym systemem	Przyjęta wartość
Poważny wypadek	4
Wypadek	3
Incydent	2

Procedura: Zarządzanie zmianą	Nr procedury: SMS/MMS-PR-03
	05.04.2024
	Wersja: 3.1

Najgorszy skutek z uwzględnieniem barier zabezpieczających poza ocenianym systemem	Przyjęta wartość
Sytuacja potencjalnie niebezpieczna	1

- **Innowacyjność** – kryterium to obejmuje poziom innowacyjności zastosowany przy wprowadzeniu zmiany. W ramach opisu niniejszego kryterium Zespół powinien wziąć pod uwagę poniższe aspekty:
 - ✓ Czy zmiana polega na wprowadzeniu nowej technologii, nowego, wcześniej niestosowanego wyrobu?
 - ✓ Czy zmiana polega na wcześniej niestosowanych rozwiązaniach?
 - ✓ Analizę innowacyjności w odniesieniu do otoczenia (w tym użytkowników), w którym zmiana ma być wdrożona.
 - ✓ Analizę niepewności co do założonego celu lub działania systemu po zmianie (im wyższy poziom niepewności, tym bardziej zmiana jest innowacyjna).

Zespół powinien uzasadnić w jaki sposób analiza tego kryterium wpłynęła na podjęcie decyzji o znaczeniu zmiany. Przy ocenie kryterium należy kierować się opisami zawartymi w poniższej tabeli:

Niepewność	Przyjęta wartość
Duża - zastosowano rozwiązania nietypowe, które wprowadziłyby niepewność zachowania się systemu po zmianie. Przedmiotowa zmiana stanowi nowość dla Spółki.	4
Srednia – nie zastosowano rozwiązań nietypowych, które wprowadziłyby niepewność zachowania się systemu po zmianie. Ponadto praca została wykonana przez podmioty i personel realizujący podobne zadania według technologii stosowanych dla tego rodzaju zadań realizowanych na infrastrukturze Zarządcy Infrastruktury. Przedmiotowa zmiana nie stanowi nowości dla Spółki, niemniej jednak przedmiotowe rozwiązania nie były stosowane na terenie jednostki organizacyjnej, w której wprowadzana jest zmiana.	3

Niepewność	Przyjęta wartość
<p>Mała - nie zastosowano rozwiązań nietypowych, które wprowadziłyby niepewność zachowania się systemu po zmianie. Ponadto praca została wykonana przez podmioty i personel realizujący podobne zadania według technologii stosowanych dla tego rodzaju zadań realizowanych na infrastrukturze Zarządcy Infrastruktury. Przedmiotowa zmiana nie stanowi nowości dla Spółki. Ponadto przedmiotowe rozwiązania były stosowane na terenie jednostki organizacyjnej, w której wprowadzana jest zmiana.</p>	2
<p>Bardzo mała - nie zastosowano rozwiązań nietypowych, które wprowadziłyby niepewność zachowania się systemu po zmianie. Ponadto praca została wykonana przez podmioty i personel realizujący podobne zadania według technologii stosowanych dla tego rodzaju zadań realizowanych na infrastrukturze Zarządcy Infrastruktury. Przedmiotowa zmiana nie stanowi nowości dla Spółki. Ponadto przedmiotowe rozwiązania były stosowane na terenie komórki organizacyjnej, w której wprowadzana jest zmiana.</p>	1

- **Złożoność zmiany** - w ramach opisu niniejszego kryterium Zespół powinien wziąć pod uwagę poniższe aspekty:
 - ✓ Skala zróżnicowania elementów składowych i relacji między nimi.
 - ✓ Czy zmiana dotyczy więcej niż jednego podsystemu (zarówno strukturalnego, jak i funkcjonalnego)?
 - ✓ Czy wprowadzenie zmiany wiąże się z zastosowaniem skomplikowanego rozwiązania technicznego?
 - ✓ Czy wprowadzana zmiana wiąże się z problemami technicznymi?
 - ✓ Czy zastosowane rozwiązania techniczne mogą powodować nowe zagrożenia?
 - ✓ Czy wprowadzona zmiana wymaga nowej kategorii personelu?

- ✓ Należy wziąć pod uwagę złożoność wynikającą z dużego skomplikowania procesu inwestycji, w tym m. in. zaangażowanie dużej liczby podwykonawców i kooperantów.

Zespół powinien uzasadnić w jaki sposób analiza tego kryterium wpłynęła na podjęcie decyzji o znaczeniu zmiany. Przy ocenie kryterium należy kierować się opisami zawartymi w poniższej tabeli:

Niepewność	Przyjęta wartość
Duża – zmiana wprowadza modyfikację w kilku podsystemach (strukturalnym i funkcjonalnym). Zakres wprowadzonej zmiany jest zróżnicowany i zawiera wiele elementów składowych. Ponadto wiąże się z zastosowaniem skomplikowanego rozwiązania nie stosowanego na terenie zarządzanym przez Spółkę, które może się wiązać z problemami technicznymi oraz wprowadzać nowe zagrożenia.	4
Średnia – zmiana wprowadza modyfikację w kilku podsystemach (strukturalnym i funkcjonalnym). Zakres wprowadzonej zmiany jest zróżnicowany i zawiera wiele elementów składowych. Niemniej jednak zmiana nie wiąże się z zastosowaniem skomplikowanego rozwiązania stosowanego na terenie zarządzanym przez Spółkę, które może wiązać się z problemami technicznymi oraz wprowadzać nowe zagrożenia.	3
Mała - zmiana wprowadza modyfikację w kilku podsystemach (strukturalnym i funkcjonalnym). Zakres wprowadzonej zmiany nie jest zróżnicowany i nie zawiera wiele elementów składowych. Zmiana nie wiąże się z zastosowaniem skomplikowanego rozwiązania stosowanego na terenie zarządzanym przez Spółkę, które może wiązać się z problemami technicznymi oraz wprowadzać nowe zagrożenia.	2
Bardzo mała - zmiana wprowadza modyfikację w jednym podsystemie (strukturalnym i funkcjonalnym).	1

Procedura: Zarządzanie zmianą	Nr procedury: SMS/MMS-PR-03
	05.04.2024
	Wersja: 3.1

Niepewność	Przyjęta wartość
Zmiana nie wiąże się z zastosowaniem skomplikowanego rozwiązania stosowanego na terenie zarządzanym przez Spółkę, które może wiązać się z problemami technicznymi oraz wprowadzać nowe zagrożenia.	

- **Monitoring** – w ramach tego kryterium rozpatrywać należy zdolność lub brak zdolności do monitorowania wprowadzonej zmiany podczas całego cyklu życia systemu i dokonywania odpowiednich interwencji. Z punktu widzenia procesu zarządzania ryzykiem krytyczne znaczenie ma brak możliwości skutecznego monitorowania zmiany. W ramach niniejszego kryterium Zespół powinien wziąć pod uwagę poniższe aspekty:
 - ✓ Procesy monitorowania przyjęte w SMS/MMS pod kątem ich odniesienia do innowacyjności i złożoności wprowadzanej zmiany.
 - ✓ Możliwość reakcji na niepożądane działanie systemu po zmianie.
 - ✓ Możliwe i wykonalne wprowadzenie systemu monitoringu, który ostrzega na tyle wcześnie, aby umożliwić skuteczną interwencję w celu zapobieżenia lub złagodzenia jakiegokolwiek zagrożenia wynikającego z dokonanej zmiany.
 - ✓ Kompetencje osób i jednostek/komórek organizacyjnych odpowiedzialnych za monitorowanie zmiany.
 - ✓ Istniejące procedury operacyjne umożliwiające monitorowanie systemu po zmianie.

Zespół powinien uzasadnić w jaki sposób analiza tego kryterium wpłynęła na podjęcie decyzji o znaczeniu zmiany. Przy ocenie kryterium należy kierować się opisami zawartymi w poniższej tabeli:

Niepewność	Przyjęta wartość
Duża – Spółka nie posiada doświadczenia ani zasobów w realizacji monitorowania w całym cyklu życia zmienianego systemu. Nie określono procedur operacyjnych opisujących zasady monitorowania wprowadzanej zmiany.	4

Niepewność	Przyjęta wartość
Średnia – Spółka posiada i w praktyce stosuje procedury operacyjne pozwalające na realizację procesu monitorowania. Ponadto Spółka posiada i realizuje rozwiązania organizacyjne określające zasady przeprowadzania działań kontrolnych, audytów. Niemniej jednak pracownicy jednostki organizacyjnej, na terenie której wprowadzana jest zmiana, nie posiadają dostatecznego doświadczenia w zakresie ich stosowania.	3
Mała – Spółka posiada i w praktyce stosuje procedury operacyjne pozwalające na realizację procesu monitorowania. Ponadto Spółka posiada i realizuje rozwiązania organizacyjne określające zasady przeprowadzania działań kontrolnych, audytów. Pracownicy jednostki organizacyjnej, na terenie której wprowadzana jest zmiana, posiadają kwalifikacje w zakresie ich stosowania.	2
Bardzo mała – Istnieją procedury operacyjne umożliwiające monitorowanie systemu bezpośrednio po wdrożeniu zmiany w systemie oraz procedury operacyjne umożliwiające monitorowanie systemu w całym cyklu funkcjonowania systemu. Zatrudnieni pracownicy posiadają odpowiednie kwalifikacje i doświadczenie pozwalające na prowadzenie bieżących działań monitorujących zmieniający system po wdrożeniu zmiany.	1

- **Odwracalność zmiany** - kryterium rozumiane jako „niezdolność powrotu do systemu sprzed zmiany” należy rozpatrywać w zależności od etapu oceny znaczenia zmiany. W szczególności na etapie projektowania, a także realizacji inwestycji budowlanych odwracalność zmiany może zostać wychwycona i opisana przez Zespół, ponieważ inwestycje takie są podatne na czynniki zewnętrzne i wymagają wdrażania szeregu projektów zamiennych, zmian w organizacji lub technologii wykonania itp. W ramach niniejszego kryterium Zespół powinien wziąć pod uwagę poniższe aspekty:
 - ✓ Skala działań niezbędnych do powrotu do systemu sprzed zmiany.

Procedura: Zarządzanie zmianą	Nr procedury: SMS/MMS-PR-03
	05.04.2024
	Wersja: 3.1

- ✓ Racjonalność techniczna i finansowa ewentualnego powrotu do systemu sprzed zmiany.

Zespół powinien uzasadnić w jaki sposób analiza tego kryterium wpłynęła na podjęcie decyzji o znaczeniu zmiany. Przy ocenie kryterium należy kierować się opisami zawartymi w poniższej tabeli:

Niepewność	Przyjęta wartość
Duża – zmiana nieodwracalna ze względu na skalę działań technicznych niezbędnych do powrotu do systemu sprzed zmiany. Ponadto nieracjonalna pod względem technicznym jak i finansowym.	4
Średnia – zmiana odwracalna, pod względem skali działań technicznych niezbędnych do powrotu do systemu sprzed zmiany. Niemniej jednak zmiana nieracjonalna pod względem technicznym jak i finansowym.	3
Mała – zmiana odwracana pod względem skali działań technicznych niezbędnych do powrotu do systemu sprzed zmiany. Ponadto zmiana nie obciążona jest dużymi kosztami powrotu do systemu sprzed zmiany.	2
Bardzo mała – zmiana odwracalna, szybki powrót do systemu sprzed zmiany, bez znacznych obciążeń technicznych i nakładów finansowych.	1

- **Dodatkowość** – uwzględnia wszystkie przeprowadzone zmiany ocenianego systemu w okresie ostatnich 3 lat, które były związane z bezpieczeństwem i nie zostały oceniona jako znaczące.

Zespół powinien uzasadnić w jaki sposób analiza tego kryterium wpłynęła na podjęcie decyzji o znaczeniu zmiany. Przy ocenie kryterium należy kierować się opisami zawartymi w poniższej tabeli:

Niepewność	Przyjęta wartość
Ma wpływ - przeprowadzone wcześniej zmiany mają wpływ na obniżenie poziomu bezpieczeństwa (np. znaczne zwiększenie obowiązków pracowników).	4

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Procedura: Zarządzanie zmianą	Nr procedury: SMS/MMS-PR-03
	05.04.2024
	Wersja: 3.1

Niepewność	Przyjęta wartość
Nie ma wpływu – brak wcześniejszych zmian lub przeprowadzone wcześniej zmiany nie wpłyną na obniżenie poziomu bezpieczeństwa.	1

Przy podjęciu decyzji o znaczeniu zmiany, Zespół kieruje się poniższą matrycą oraz wynikami dla poszczególnych kryteriów.

NIEPEWNOŚĆ*	4	4	8	12	16
	3	3	6	9	12
	2	2	4	6	8
	1	1	2	3	4
		1	2	3	4
		SKUTEK (przyjęta wartość najgorszego skutku)			

**Średnia wartości przyjętych dla poszczególnych kryteriów (innowacyjność + złożoność zmiany + monitoring + odwracalność + dodatkowość) – w przypadku wystąpienia wartości częściowej np. 1,2; 2,7 – otrzymaną wartość zaokrąglamy w górę do pełnej wartości*

$$\frac{\text{SUMA KRYTERIÓW}}{5} = \text{NIEPEWNOŚĆ}$$

Decyzję o znaczeniu zmiany podejmujemy na podstawie iloczynu:

$$\text{NIEPEWNOŚĆ} \times \text{SKUTEK} = \text{ZNACZENIE ZMIANY}$$

zgodnie z powyższą matrycą.

Wartość (1 - 2) – oznacza, że zmiana może być potraktowana jako nieznacząca, a ryzyko zidentyfikowanych zagrożeń przyjmuje się jako zasadniczo dopuszczalne.

Wartość (3 - 9) – oznacza, że zmiana może być potraktowana jako nieznacząca. Niemniej jednak zachodzi konieczność monitorowania zidentyfikowanych zagrożeń.

Wartość (10 - 16) – wskazuje na zakwalifikowanie zmiany jako zmiany znaczącej.

- 6) Bezpieczna Integracja – związana jest z poprawną identyfikacją i opisaniem wszystkich interfejsów (powiązań) wprowadzanej w systemie zmiany. Wdrożenie zmiany np. w podsystemie „Infrastruktura” determinuje wykazanie powiązań pomiędzy tym podsystemem a pozostałymi podsystemami, tj. „Sterowanie – urządzenia przytorowe”, „Energia”.

Powyższa zależność dotyczy również zmian wprowadzanych w innych podsystemach. Brak identyfikacji wszystkich interfejsów oznacza, że nie wykazano bezpiecznej integracji.

Ponadto, w zależności od zmiany, niezbędne jest określenie czynności, które zapewniają tę integrację. Należą do nich m. in.:

- tworzenie dokumentacji technicznej, projektowej, DSU, przez osoby posiadające odpowiednie uprawnienia, kwalifikacje i kompetencje,
- zabudowa nowego systemu musi być przeprowadzana i nadzorowana przez osoby posiadające odpowiednie uprawnienia, kwalifikacje i kompetencje,
- sprawdzenie oraz weryfikacja poprawności funkcjonowania zabudowywanego systemu (wyniki badań, sprawdzeń, certyfikaty itp.),
- przeprowadzenie testów próbnych, w tym np. jazd próbnych.

Powyższe działania wraz z dokumentacją potwierdzają, że zastosowane rozwiązania są bezpieczne.

Gdy do systemu wprowadzany jest nowy element lub gdy modyfikowany jest element już istniejący należy wykazać, że:

- nowy lub modyfikowany element jest zgodny technicznie z pozostałymi elementami (częściami) systemu, do którego element zostaje wprowadzany,
- nowy lub modyfikowany element w sposób prawidłowy i bezpieczny został zaprojektowany spełniając jednocześnie założone cele funkcjonalne i techniczne,
- wpływ czynnika ludzkiego i organizacyjnego na eksploatację i utrzymanie wprowadzanego lub modyfikowanego elementu do systemu został właściwie oceniony i uwzględniony,
- wprowadzenie nowego lub zmodyfikowanego elementu nie przynosi niezamierzonych, niekorzystnych i nieakceptowalnych skutków dla bezpieczeństwa systemu, który powstanie po włączeniu tego elementu.

- 7) Dodatkowe środki kontroli ryzyka – są to zasadne do wdrożenia środki, skutkujące obniżeniem poziomu ryzyka lub jego skutków, których zakres oraz częstotliwość nie wynika bezpośrednio z przepisów powszechnie obowiązujących oraz regulacji wewnętrznych Spółki, np.:

- dodatkowe szkolenia personelu z obsługi nowo zabudowanych urządzeń,
- zwiększenie częstotliwości działań wynikających z procesu utrzymaniowego.

Ponadto w ramach załącznika do Raportu z oceny znaczenia zmiany Zespół dokonuje identyfikacji zagrożeń mogących zaistnieć wskutek wprowadzonej zmiany (Załącznik 5). W wykazie tym powinny zostać zidentyfikowane zagrożenia na podstawie obowiązującego w Spółce Rejestru Zagrożeń wraz z określeniem:

- a) środków bezpieczeństwa,
 - b) wymogów bezpieczeństwa,
 - c) spełnienia wymogów bezpieczeństwa,
 - d) podmiotu odpowiedzialnego za realizację działań,
 - e) stanu zagrożenia,
 - f) metody akceptacji ryzyka.
4. Raporty z oceny znaczenia zmiany, które to zmiany zostały uznane jako mające wpływ na bezpieczeństwo, powinny uwzględniać wytyczne zawarte w Załączniku 9: tj.:
- 1) W przypadku ocen znaczenia zmiany dla budowy, modernizacji i/lub odnowienia należy opracować Raport z oceny znaczenia zmiany na podstawie Załącznika 9 pkt A.
 - 2) W przypadku ocen znaczenia zmiany dla uzyskania zgody na odstępstwo od przepisów powszechnie obowiązujących i/lub regulacji wewnętrznych obowiązujących w PKP Polskich Liniach Kolejowych S.A. należy opracować Raport z oceny znaczenia zmiany wg wzoru stanowiącego Załącznik 9 pkt B.

Dopuszcza się połączenie w ramach jednej oceny, dotychczasowego Procesu dotyczącego uzyskania zgody na odstępstwo od postanowień obowiązujących regulacji wewnętrznych Spółki lub przepisów powszechnie obowiązujących z oceną znaczenia zmiany przeprowadzaną w ramach danej inwestycji – wg wzoru stanowiącego Załącznik 9 pkt A.

Powyższe możliwe jest do zastosowania w przypadku zidentyfikowania przez Zespół wymogu uzyskania zgody na odstępstwo od obowiązujących aktów prawnych w ramach dokonywania oceny znaczenia zmiany w zakresie danej inwestycji.

- 3) W przypadku ocen znaczenia zmiany dla zastosowania wyrobów staroużytecznych wg wzoru stanowiącego Załącznik 9 pkt C.

Dopuszcza się połączenie w ramach jednej oceny, dotychczasowego Procesu dotyczącego zastosowania wyrobów staroużytecznych z oceną znaczenia zmiany przeprowadzaną w ramach danej inwestycji – wg wzoru stanowiącego Załącznik 9 pkt A z uwzględnieniem informacji zawartych w Załączniku 9 pkt C.

- 4) W przypadku ocen znaczenia zmiany eksploatacyjnej po odnowieniu/modernizacji a przed uzyskaniem nowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji wg wzoru stanowiącego Załącznik 9 pkt D.

§ 7

1. Projekty dokumentów opracowanych przez Zespół w trakcie oceny znaczenia zmiany, Przewodniczący przesyła do zaopiniowania przez osobę sprawującą nadzór nad pracami Zespołu z ramienia Biura Bezpieczeństwa.
2. Do zadań osoby sprawującej nadzór nad pracami Zespołu ds. oceny znaczenia zmiany należy dokonanie sprawdzenia zgodności sporządzonej przez Zespół dokumentacji z wymogami formalnymi określonymi w procedurze SMS/MMS-PR-03 „Zarządzanie zmianą”. Osoba sprawująca nadzór nad pracami Zespołu uprawniona jest do ingerencji w kwestie merytoryczne wyłącznie w przypadkach ujawnienia rażącego naruszenia lub pominięcia przez Zespół wymogów wynikających z przepisów prawa powszechnie obowiązującego lub regulacji wewnętrznych obowiązujących w PKP Polskich Liniach Kolejowych S.A.

Po uzyskaniu wstępnej akceptacji osoby sprawującej nadzór nad pracami Zespołu, członkowie Zespołu będący pracownikami Spółki składają podpisy elektroniczne (podpis niekwalifikowany) potwierdzając tym samym dokonanie weryfikacji dokumentacji pod względem merytorycznym w zakresie kompetencji posiadanych przez poszczególnych członków. Osoba sprawująca nadzór nad pracami Zespołu z ramienia Biura Bezpieczeństwa podpisuje Raport jako ostatnia. Dopuszcza się możliwość akceptacji w formie wiadomości e-mail w przypadku członków Zespołu, którzy nie są pracownikami Spółki. W treści wiadomości należy podać informację: „Akceptuję Raport numer z dnia dotyczący”.

Przewodniczący Zespołu przedkłada Raport z oceny znaczenia zmiany do zatwierdzenia Kierownikowi jednostki komórki / organizacyjnej, w której Zespół powołano (Załącznik 3

lub odpowiednio Załącznik 4). Kierownik jednostki / komórki organizacyjnej zapoznaje się z treścią Raportu z oceny znaczenia zmiany, a następnie go zatwierdza.

5. Zatwierdzony przez Kierownika jednostki / komórki organizacyjnej Raport z oceny znaczenia zmiany przesyłany jest w formie elektronicznej do Dyrektora Biura Bezpieczeństwa, wraz z kompletem dokumentów stanowiących podstawę prac Zespołu. Dopuszcza się umieszczenie materiałów źródłowych na dysku sieciowym, jednocześnie wskazując ścieżkę dostępu.

Ponadto, w przypadku zmiany kategorii lub utworzenia nowego przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia dla pieszych w poziomie szyn w formie elektronicznej należy przysyłać projekty metryk przejazdów kolejowo-drogowych i/lub przejść dla pieszych w poziomie szyn oraz Regulaminu obsługi / korzystania z przejazdu kolejowo-drogowego i/lub Regulaminu obsługi / korzystania z przejścia dla pieszych w poziomie szyn.

6. Raport z przeprowadzonej oceny znaczenia zmiany każdorazowo podlega akceptacji przez Dyrektora Biura Bezpieczeństwa.

W przypadku oceny znaczenia zmiany obejmującej utworzenie przejazdu kolejowo-drogowego i/lub przejścia dla pieszych w poziomie szyn, każdorazowo wymagane jest po zakończeniu oceny uzyskanie za pośrednictwem Biura Dróg Kolejowych stosownej Decyzji Członka Zarządu PKP Polskich Liniach Kolejowych S.A.

7. W przypadku braku akceptacji, Raport zwracany jest do jednostki / komórki Spółki, w której powołano Zespół, celem dokonania weryfikacji lub podania szczegółowego uzasadnienia decyzji podjętej przez Zespół.
8. W przypadku nieprzedłożenia do Dyrektora Biura Bezpieczeństwa Raportu z oceny znaczenia zmiany przed upływem terminu wskazanego w Decyzji o powołaniu Zespołu, wymagane jest wystąpienie do Dyrektora Biura Bezpieczeństwa z wnioskiem o wydanie nowej Decyzji powołującej Zespół.
9. Dokumentacja z oceny znaczenia zmiany przechowywana jest w komórce / jednostce organizacyjnej Spółki, w której powołano Zespół. W przypadku, gdy zmiana nie została uznana za znaczącą należy na tym etapie zakończyć postępowanie – o ile Zespół nie określił dodatkowych środków kontroli ryzyka.
10. W przypadku określenia przez Zespół dodatkowych środków kontroli ryzyka stosuje się procedurę SMS/MMS-PD-05.

11. W przypadku stwierdzenia oczywistych omyłek pisarskich (tj. niezamierzone przekręcenie lub opuszczenie wyrazu; błąd logiczny / pisarski lub błąd mający postać innej niedokładności przypadkowej – możliwe do poprawy bez odwoływania się do innych dokumentów) w Raporcie z oceny znaczenia zmiany lub dedykowanym rejestrze zagrożeń Przewodniczący Zespołu dokonuje ich korekty poprzez opracowanie dokumentu Sprostowania oczywistej omyłki pisarskiej (Załącznik 10). Przewodniczący Zespołu przedkłada Sprostowanie do zatwierdzenia Kierownikowi jednostki komórki / organizacyjnej, w której powołano Zespół ds. oceny znaczenia zmiany. Zatwierdzone Sprostowanie w formie elektronicznej należy przesłać do Dyrektora Biura Bezpieczeństwa za pośrednictwem Naczelnika Wydziału Zarządzania Ryskiem SMS w celu akceptacji.

Rozdział 5. Ocena ryzyka znaczącej zmiany

§ 8

1. W przypadku uznania zmiany za znaczącą, na pisemny Wniosek komórki/ jednostki organizacyjnej Spółki (Załącznik 6), Dyrektor Biura Bezpieczeństwa w drodze Decyzji (Załącznik 7) powołuje interdyscyplinarny Zespół ds. oceny ryzyka znaczącej zmiany, który niezwłocznie przystępuje do realizacji procesu oceny ryzyka zgodnie z Rozporządzeniem Wykonawczym Komisji (UE) Nr 402/2013. W Decyzji wskazuje się pracownika Biura Bezpieczeństwa, który sprawuje nadzór nad pracami Zespołu.
2. Zespół opracowuje Raport z oceny ryzyka znaczącej zmiany (Załącznik 8).
W treści Raportu z oceny ryzyka znaczącej zmiany zamieszcza się, m.in. definicję systemu – zgodnie z wymogami Załącznika I do Rozporządzenia Wykonawczego Komisji (UE) nr 402/2013, która obejmuje:
 - 1) cel systemu (zamierzone przeznaczenie);
 - 2) funkcje i elementy systemu, jeżeli ma to zastosowanie (w tym element ludzki, techniczny, operacyjny, itp.);
 - 3) granicę systemu, z uwzględnieniem innych systemów, z którymi system ten wzajemnie oddziałuje;
 - 4) interfejsy fizyczne (systemy, z którymi system ten wzajemnie oddziałuje) i funkcjonalne (planowane nakłady i efekty dotyczące działania);

- 5) otoczenie systemu (np. przepływy energii i przepływy termiczne, wstrząsy, wibracje, zakłócenia elektromagnetyczne, przeznaczenie eksploatacyjne);
 - 6) istniejące środki bezpieczeństwa oraz definicja wymogów bezpieczeństwa określonych w drodze procesu oceny ryzyka (na kolejnych koniecznych istotnych etapach);
 - 7) założenia określające progi mające zastosowanie do oceny ryzyka.
- Po zdefiniowaniu systemu Zespół przystępuje do identyfikacji zagrożeń w oparciu m.in. o Rejestr Zagrożeń oraz wiedzę i doświadczenie członków Zespołu, a następnie dokonuje klasyfikacji ryzyka, która na tym etapie powinna być dokonana w oparciu o kodeksy postępowania.
3. W przypadku pokrycia wszystkich zidentyfikowanych zagrożeń kodeksami postępowania można uznać, że ryzyko jest „dopuszczalne”. Należy powyższą decyzję uzasadnić wypełniając Raport z oceny ryzyka znaczącej zmiany (Załącznik 8) w punktach od „A” do „D3” i podpisując go a następnie przesyłając do Dyrektora Biura Bezpieczeństwa – wraz z dokumentacją źródłową stanowiącą podstawę podjętej decyzji.
 4. W przypadku nie pokrycia kodeksami postępowania wszystkich zidentyfikowanych zagrożeń, Zespół przystępuje do identyfikacji poprzez „System odniesienia”, czyli podobny system, który sprawdził się w praktyce, a w przypadku braku systemu odniesienia dopuszczalność ryzyka wyłącznie dla pozostałych zagrożeń (nie pokrytych kodeksami postępowania), należy udowodnić poprzez zastosowanie metody „Szacowanie ryzyka jawnego”, czyli metodą FMEA, wskazując na początku jej ograniczenia. Wybór metody/metod Zespół uzasadnia w Raporcie z oceny ryzyka znaczącej zmiany (Załącznik 8).
 5. Raport z oceny ryzyka znaczącej zmiany każdorazowo jest zatwierdzany przez Kierownika jednostki / komórki organizacyjnej, w której powołano Zespół, a następnie przesyłany do Dyrektora Biura Bezpieczeństwa, który po uzgodnieniu pod względem bezpieczeństwa ruchu kolejowego, przedkłada do akceptacji przez Członka Zarządu właściwego ds. SMS.
 6. W przypadku szacowania ryzyka jawnego Zespół stosuje metodę opisaną w procedurze SMS/MMS-PR-02, korzystając z Karty Oceny Ryzyka z ww. procedury i wypełniając Kartę Oceny Ryzyka zgodnie z wymogami ww. procedury.

W przypadku przyjęcia przez Zespół szacowania ryzyka jawnego metodą FMEA i określenia ryzyka na poziomie „dopuszczalne” komórka / jednostka organizacyjna Spółki kompletuje dokumentację i załącza do Raportu z oceny ryzyka znaczącej zmiany.

7. W przypadku określenia przez Zespół dodatkowych środków kontroli ryzyka stosuje się procedurę SMS/MMS-PD-05. Po określeniu działań zapobiegawczych / korygujących Zespół przystępuje do ponownej oceny ryzyka zgodnie procedurą SMS/MMS-PR-02, uzupełniając zapisy w „Karcie Oceny Ryzyka” oraz treści Raportu z oceny ryzyka znaczącej zmiany.
8. W przypadku stwierdzenia oczywistych omyłek pisarskich w Raporcie z oceny ryzyka zmiany znaczącej należy stosować postanowienia §7 ust. 11.

§ 9

Opis postępowania w przypadku ocen znaczenia zmiany realizowanych przez podmioty zewnętrzne w zakresie uzyskiwania zgód na odstępstwo od regulacji wewnętrznych Spółki oraz przepisów powszechnie obowiązujących

1. W przypadku wniosków Inwestorów zewnętrznych realizujących inwestycje zewnętrzne, których lokalizacja obejmować będzie bezpośrednie sąsiedztwo i/lub obszar kolejowy, na które wymagane jest wcześniejsze uzyskanie zgody na odstępstwo od postanowień prawa powszechnie obowiązującego i/lub regulacji wewnętrznych PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., właściwy terytorialnie Zakład Linii Kolejowych zobligowany jest przeprowadzić ocenę znaczenia zmiany zgodnie z procedurą SMS/MMS/PR-03, a dokumentację przekazać Inwestorowi celem załączenia do wniosku składanego do właściwego Organu administracji architektoniczno-budowlanej o uzyskanie zgody na odstępstwo. W tym przypadku dopuszcza się pobieranie opłat przez Zakład Linii Kolejowych za przeprowadzoną i zakończoną ocenę znaczenia zmiany.
2. W przypadku inwestycji, obejmujących linie kolejowe zarządzane przez dwa lub więcej Zakłady Linii Kolejowych, które będą wymagały wcześniejszego uzyskania zgody na odstępstwo od przepisów powszechnie obowiązujących i/lub regulacji wewnętrznych PKP Polskich Linii Kolejowych S.A., dopuszcza się przeprowadzenie jednej wspólnej oceny znaczenia zmiany – po wcześniejszym uzgodnieniu przez Wnioskodawcę z właściwymi terytorialnie Zakładami Linii Kolejowych, który Zakład będzie odpowiedzialny za wystąpienie do Dyrektora Biura Bezpieczeństwa z wnioskiem o powołanie Zespołu

oraz dokonanie oceny znaczenia zmiany. Pozostałe Zakłady Linii Kolejowych, które obejmuje planowana inwestycja winny ściśle i na bieżąco współpracować z Zakładem prowadzącym ocenę znaczenia zmiany, celem jak najsprawniejszego i szybkiego zakończenia oceny znaczenia zmiany.

Rozdział 6. Niezależna ocena

§ 10

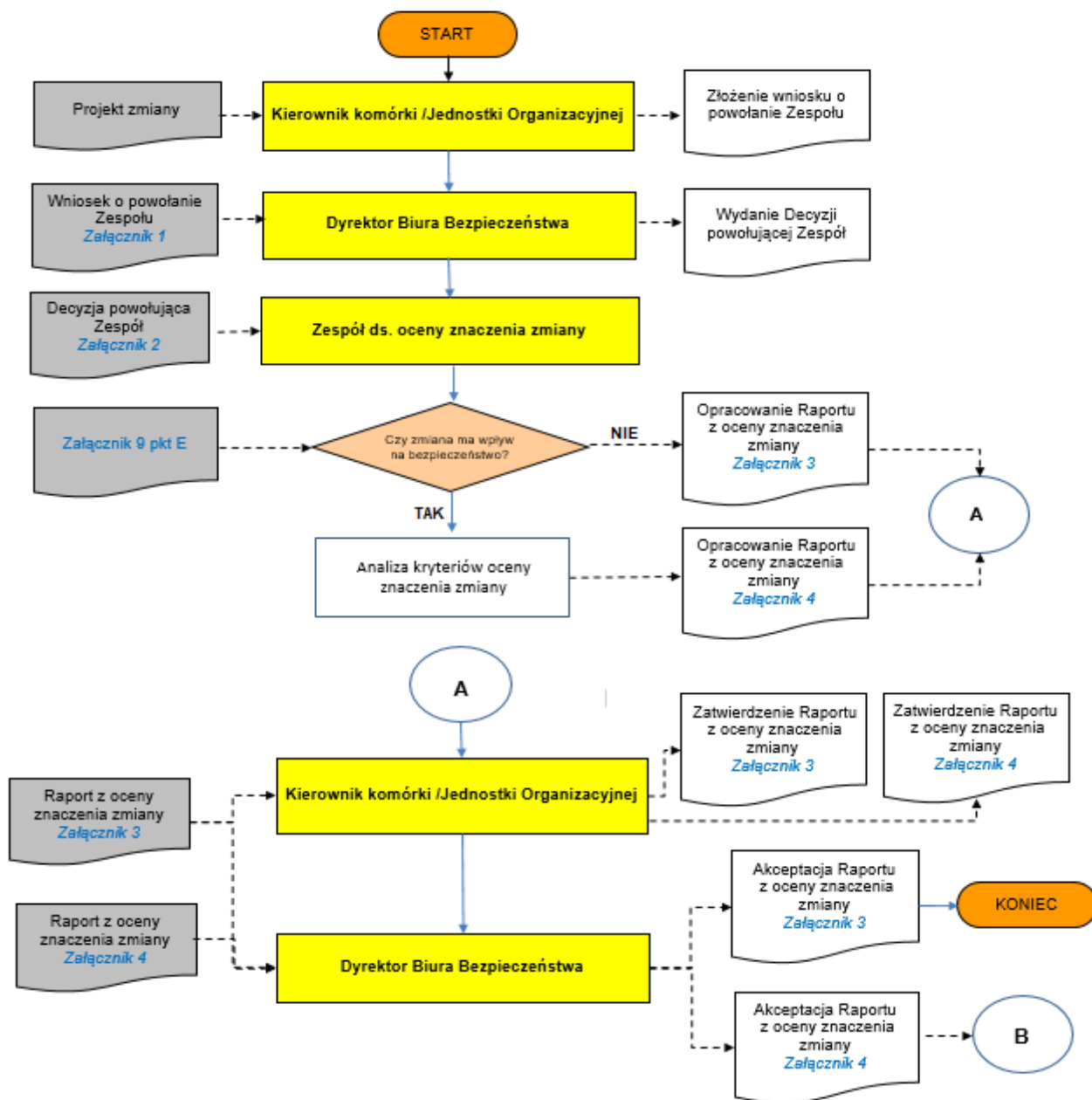
1. W PKP Polskich Liniach Kolejowych S.A. przeprowadzana jest niezależna ocena adekwatności stosowania procesu zarządzania ryzykiem opisanego w Rozporządzeniu Wykonawczym Komisji (UE) Nr 402/2013 z dnia 30 kwietnia 2013 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka i uchylające rozporządzenie (WE) nr 352/2009.
2. Przeprowadzana na rzecz PKP Polskich Linii Kolejowych S.A., niezależna ocena adekwatności stosowania procesu zarządzania ryzykiem może być dokonywana wyłącznie przez akredytowane jednostki / podmioty lub komórki spełniające wymogi określone w Rozporządzeniu Wykonawczym Komisji (UE) Nr 402/2013.
3. Zewnętrzna jednostka oceniająca przedstawia Dyrektorowi Biura Bezpieczeństwa „Raport w sprawie oceny bezpieczeństwa” (oceny bezpieczeństwa). W przypadku ocen zleczanych przez Centrum Realizacji Inwestycji „Raport w sprawie oceny bezpieczeństwa” (przekazywany jest kierującemu komórką organizacyjną realizującą projekt inwestycyjny, który kopię przekazuje Dyrektorowi Biura Bezpieczeństwa.
4. Każdorazowo Zespół ds. oceny ryzyka znaczącej zmiany analizuje treść „Raportu” niezależnej jednostki i ustosunkowuje się do zawartych w treści „Raportu” spostrzeżeń i/lub niezgodności. Biuro Bezpieczeństwa (w zakresie systemowym) oraz Zespół ds. oceny ryzyka znaczącej zmiany (w zakresie merytorycznym) ustalają czy i w jaki sposób należy uwzględnić spostrzeżenia i/ lub niezgodności zawarte w ww. „Raporcie” w zakresie bezpieczeństwa. Zespół ds. oceny ryzyka znaczącej zmiany we współpracy z Biurem Bezpieczeństwa uzasadnia i dokumentuje część ww. „Raportu”, z którą ostatecznie się nie zgadza wnosząc zastrzeżenia do „Raportu” jednostki oceniającej w formie pisemnej dla „niezgodności” i „sposprzeżeń” z którymi się nie zgadza oraz przez opracowanie „Suplementu” do Raportu z oceny ryzyka znaczącej zmiany dla punktów z którymi się zgadza. Dla Zespołów powołanych w Centrum Realizacji Inwestycji działania w tym zakresie koordynuje komórka właściwa ds. Systemu Zarządzania

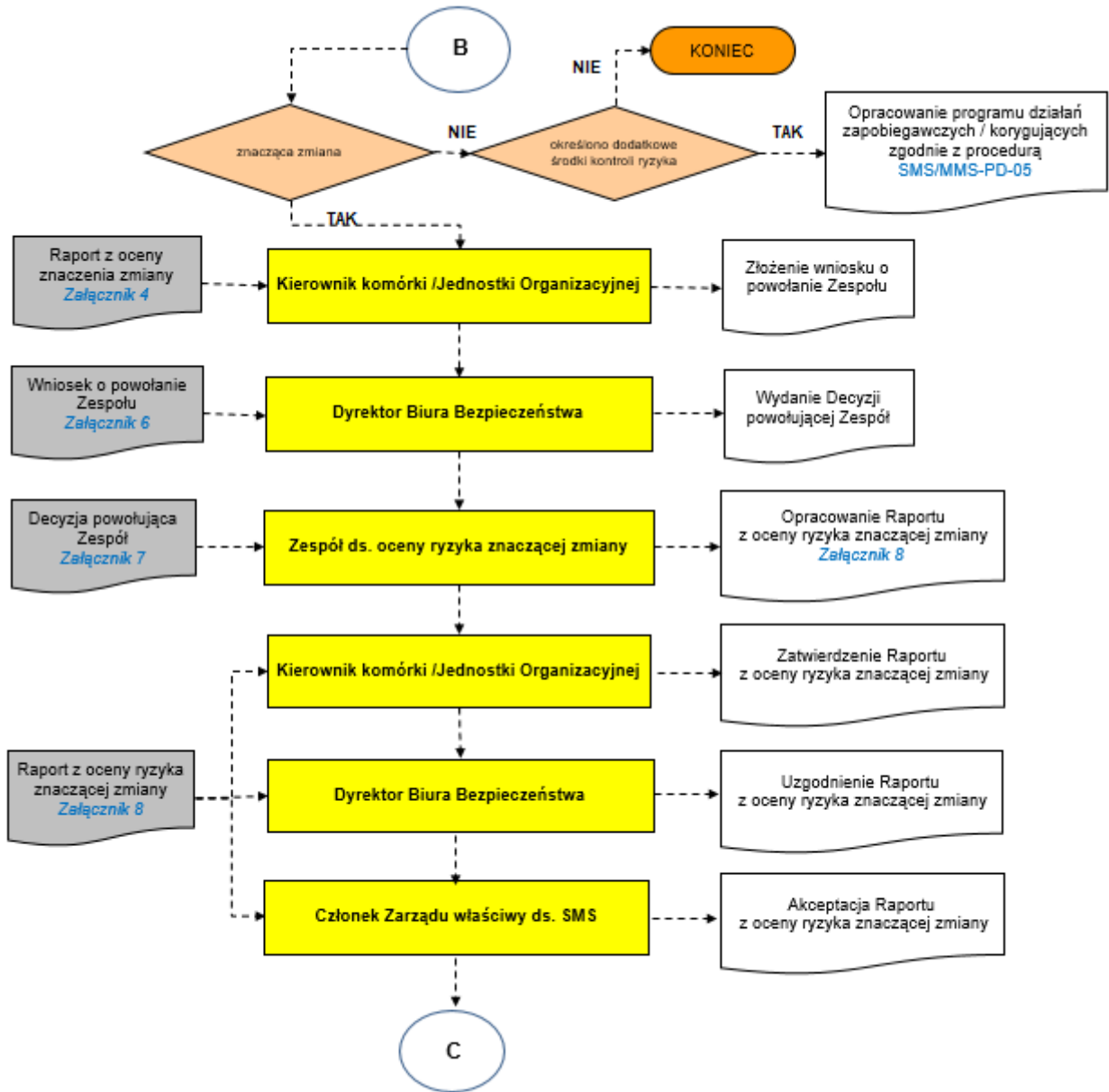
Bezpieczeństwem. Suplement jest kierowany do Dyrektora Biura Bezpieczeństwa, a po jego zaakceptowaniu przekazywany przez Zespół wraz z pismem do jednostki oceniającej.

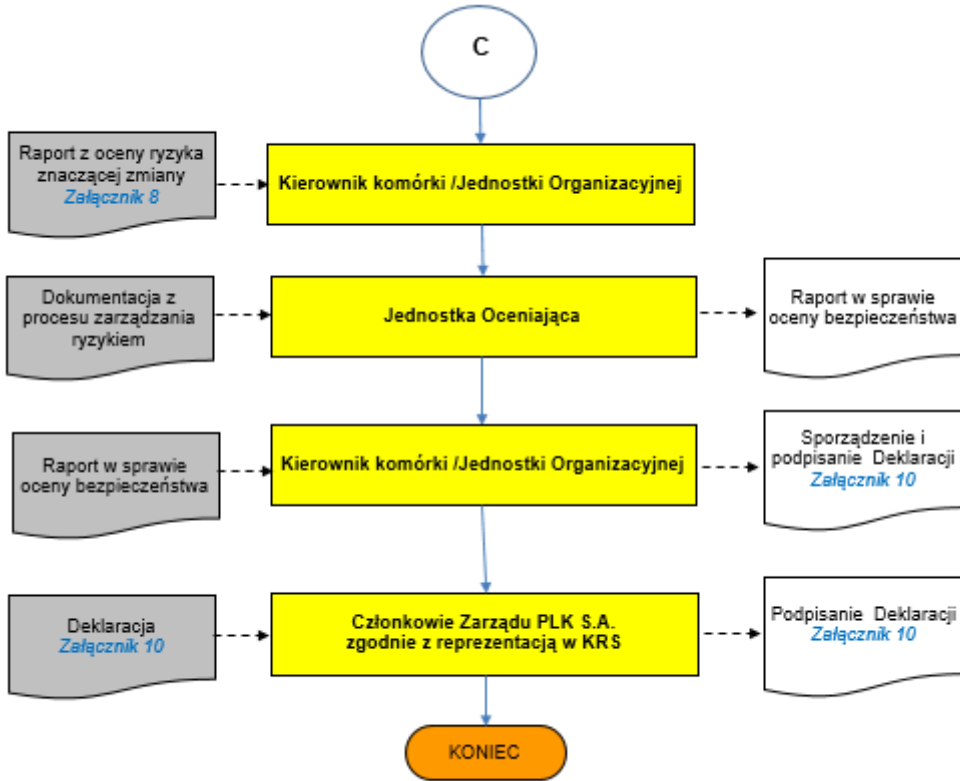
5. Kierownik jednostki / komórki organizacyjnej po zapoznaniu się z treścią Raportu jednostki oceniającej, opierając się na pozytywnym wyniku zawartym w ww. Raporcie, opracowuje Deklarację, o której mowa w art. 16 Rozporządzenia Wykonawczego Komisji (UE) nr 402/2013, informującą o tym, że wszystkie zidentyfikowane zagrożenia oraz związane z nimi ryzyka dotyczące danej zmiany są utrzymywane na dopuszczalnym poziomie (Załącznik 11). Deklaracja każdorazowo podpisywana jest przez kierownika jednostki / komórki organizacyjnej, w której powołano Zespół, a następnie przesyłana jest do Biura Zarządu Spółki celem podpisania przez Członków Zarządu zgodnie reprezentacją KRS.
6. W przypadku zmiany znaczącej „Raport w sprawie oceny bezpieczeństwa” (przekazywany jest przez Dyrektora Biura Bezpieczeństwa do Członka Zarządu Spółki właściwego ds. SMS celem zapoznania się z „Raportem”).
7. Kopia Deklaracji podpisanej przez Członków Zarządu Spółki jest przesyłana do Biura Bezpieczeństwa.
8. Dokumentacja z przeprowadzonej oceny ryzyka znaczącej zmiany wraz z Deklaracją, przechowywane są w jednostce / komórce organizacyjnej opracowującej dokumentację.
9. Członek Zarządu Spółki właściwy ds. SMS przekazuje niezwłocznie informacje dotyczące zmiany istotnej do Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego.
10. Dokumentacja z przeprowadzonej niezależnej oceny adekwatności stosowania procesu zarządzania ryzykiem, przechowywana jest w Biurze Bezpieczeństwa a w przypadkach obejmujących pojazdy kolejowe dodatkowo przekazywana jest do Pełnomocnika Zarządu ds. Systemu Zarządzania Utrzymaniem.

Rozdział 7. Graficzny schemat postępowania

§ 11







Rozdział 8. Wykaz załączników**§ 12**

1. „Wniosek o powołanie Zespołu dla dokonania oceny znaczenia zmiany.
2. „Decyzja Dyrektora Biura Bezpieczeństwa powołująca Zespół dla dokonania oceny znaczenia zmiany”.
3. „Raport z oceny znaczenia zmiany” – zmiana niemająca wpływ na bezpieczeństwo.
4. „Raport z oceny znaczenia zmiany” – zmiana mająca wpływ na bezpieczeństwo.
5. „Dedykowany Rejestr Zagrożeń PKP Polskich Linii Kolejowych S.A.”.
6. „Wniosek o powołanie Zespołu dla dokonania oceny ryzyka znaczącej zmiany”.
7. „Decyzja Dyrektora Biura Bezpieczeństwa powołująca Zespół ds. oceny ryzyka znaczącej zmiany”.
8. „Raport z oceny ryzyka znaczącej zmiany”.
9. „Wytyczne opracowywania „Raportów” z oceny znaczenia zmiany dla budowy modernizacji i/lub odnowienia”.
 - A. W przypadku ocen znaczenia zmiany dla budowy, modernizacji i/ odnowienia (etap projektowania i realizacji inwestycji).
 - B. Dla uzyskania zgody na odstępstwo od postanowień obowiązujących regulacji wewnętrznych Spółki/przepisów powszechnie obowiązujących.
 - C. W przypadku ocen znaczenia zmiany dla zastosowania wyrobów staroużytecznych.
 - D. Dla przeprowadzenia oceny znaczenia zmiany eksploatacyjnej po odnowieniu/modernizacji, a przed uzyskaniem nowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji.
 - E. Pytania wspomagające Zespół w zakresie podjęcia decyzji o wpływie zmiany na bezpieczeństwo systemu.
10. „Sprostowanie oczywistej omyłki pisarskiej”.
11. „Deklaracja”, o której mowa w art. 16 Rozporządzenia Wykonawczego Komisji (UE) nr 402/2013.

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.**Procedura:
Zarządzanie zmianą**Nr procedury:
SMS/MMS-PR-03
05.04.2024
Wersja: 3.1**Rozdział 9 Tabela zmian****§ 13**

Lp.	Strona/ punkt	Data	Zmiana
1	2	3	4
1.	4,5,6	14.09.11r	Główny Inspektorat Bezpieczeństwa Ruchu Kolejowego zmieniono na Biuro Bezpieczeństwa lub na Dyrektor Biura Bezpieczeństwa
2.	7/§6	14.09.11r	zmiana grafu – zmieniono skróty GIBRK na BB
3.	1	17.07.12r	Aktualizacja osoby zatwierdzającej
4.	2	17.07.12r	W spisie treści dodano zmieniono numerację załączników i dodano załącznik nr 1
5.	§2 ust.1	17.07.12r	w pkt. 2 kropkę zastąpiono średnikiem i dodano pkt. 3
6.	§2	17.07.12r	Dodano nowy ust. 2 oraz zmieniono numerację
7.	§3 pkt. 6	17.07.12r	Poprawiono nazwę procedury
8.	§4	17.07.12r	Zmieniono numerację
9.	§4 pkt. 1	17.07.12r	Zmieniono symbolu Członka Zarządu ds. SMS z „IS” na „IE”
10.	§4 pkt. 2,3	17.07.12r	Zmieniono nazwę zespołu
11.	§4 pkt 2.	17.07.12r	Zmieniono zapisy pkt 1-3 w kolumnie zakres odpowiedzialności
12.	§4 pkt 3	17.07.12r	Zmieniono zapisy w kolumnie zakres odpowiedzialności
13.	§5 pkt. 1,3,4	17.07.12r	Zmieniono treść
14.	§5 pkt 5,6.	17.07.12r	Skreślono oraz zmieniono numerację następujących punktów
15.	§5 pkt. 5,6,7,8	17.07.12r	Zmiana treści
16.	§5 pkt. 9	17.07.12r	Dodano
17.	§5 pkt. 10,11	17.07.12r	Zmieniono kolejność-
18.	§6	17.07.12r	Dodano
19.	§7	17.07.12r	Zmieniono graf
20.	§8	17.07.12r	dodano pkt 1 oraz zmieniono numerację
21.	§6, 8	22.02.13r.	Dodano i zmieniono numerację następujących paragrafów
22.	§9	22.02.13r.	Zmieniono graf
23.	§10	22.02.13r.	Zmieniono wykaz załączników
24.	Załączniki	22.02.13r.	Zmieniono kolejność
25.	Załącznik 1	22.02.13r.	Dodano i zmieniono numerację załączników
26.	Załącznik 2	22.02.13r.	Dodano i zmieniono numerację załączników
27.	Załącznik 3	22.02.13r.	Zmieniono zawartość oraz numerację załączników
28.	Załącznik 4	22.02.13r.	Dodano i zmieniono numerację załączników.
29.	Załącznik 5	22.02.13r.	Dodano i zmieniono numerację załączników
30.	§3	19.03.13r.	Dodano akt prawny (pkt 5)
31.	Cała procedura	19.03.14r.	Zmiana treści całej procedury oraz załączników – zmiana do wersji 3.
32.	§2 ust. 1	23.05.2014r	Dodano punkty 4 i 5
33.	§5 ust. 7	08.12.2014r.	Doprecyzowano zapisy dodając przedstawiciela Sekcji Eksploatacji
34.	§6 i Zał. 1	08.12.2014r.	Doprecyzowano zawartość wniosku i zał.

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.**Procedura:
Zarządzanie zmianą**Nr procedury:
SMS/MMS-PR-03
05.04.2024
Wersja: 3.1

Lp.	Strona/ punkt	Data	Zmiana
35.	§7 ust. 6 Zał. 2 i 5	08.12.2014r.	Wprowadzono termin ważności Decyzji powołującej Zespół
36.	§7 ust. 10 i 11	08.12.2014r.	Doprecyzowano definicję „systemu”. Dodano ust. 11
37.	Zał. 5	08.12.2014r.	Dodano wzór wniosku o powołanie Zespołu oraz zmiana nr Zał. od nr 5-9
38.	Zał. 1-4 i 6-10	08.12.2014r.	Zmiana o charakterze redakcyjnym. Usunięto jedną zbędną datę
39.	Cała procedura za wyj. §6 oraz zał. 4 i 10	27.01.2015	Zmiany wynikające ze zintegrowania procedury SMS z MMS
40.	§6 ust. 1 i 2 oraz Zał. 1 i 5	27.01.2015	Zmiany o charakterze redakcyjnym, doskonalące proces oceny znaczenia zmiany
41.	§2 ust. 2, §4, §7 ust. 1 i 9, §9 ust. 1,2 i 6 oraz Zał. 4	21.05.2015	Zmiany wynikające z rozpoczęcia stosowania Rozporządzenia Wykonawczego Komisji (UE) Nr 402/2013
42.	§2 ust. 1, §4, §7 ust. 13 i 14, §9 ust. 1,6,7,8 oraz Zał. Nr 9 i 10	04.11.2015 r.	Zmiany doprecyzowujące, wynikające z rozpoczęcia stosowania Rozporządzenia Wykonawczego Komisji (UE) Nr 402/2013
43.	§3 pkt 5 i 9; §9 ust. 6 oraz Zał. Nr 3 i 4	04.11.2015 r.	Zmiany wynikające ze zmian obowiązujących aktów prawnych, publikacji tekstów jednolitych aktów, itp.
44.	Spis treści, §3-7, §10-11, Zał. 1-10	06.06.2016	Zmiany o charakterze redakcyjnym oraz wynikające z doświadczeń z przeprowadzonych ocen znaczenia zmiany oraz ciągłego doskonalenia Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem.
45.	§ 4/3	20.12.2016	Zmieniono oznaczenie ILK9 na ILK5 oraz w pkt 1 tabeli usunięto podwójnie wstawiony zwrot „z oceny”
46.	Cała procedura	04.04.2017 r.	Zmiany o charakterze redakcyjnym oraz wynikające ze zmian w obowiązujących aktach prawnych, kontaktów z Urzędem Transportu Kolejowego, doświadczeń praktycznych wynikających z przeprowadzonych ocen znaczenia zmiany oraz procesu ciągłego doskonalenia Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem.
47.	Cała procedura	31.01.2018	Zamiast Pełnomocnik MMS wstawiono Dyrektor Biura Dróg Kolejowych
48.	Załącznik 8	31.01.2018	Korekty o charakterze redakcyjnym oraz wynikające z doświadczeń z przeprowadzonych ocen znaczenia zmiany. Dodano załącznik 8 – „Wytyczne opracowywania projektów „Notatek” z oceny znaczenia zmiany dla budowy modernizacji i/lub odnowienia”
49.	Cała procedura	24.07.2019	Korekty o charakterze redakcyjnym oraz wynikające z doświadczeń z przeprowadzonych dotychczas ocen znaczenia zmiany ocen ryzyka znaczącej zmiany.

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.**Procedura:
Zarządzanie zmianą**Nr procedury:
SMS/MMS-PR-03
05.04.2024
Wersja: 3.1

Lp.	Strona/ punkt	Data	Zmiana
50.	Cała procedura	15.10.2020	Korekty o charakterze redakcyjnym oraz wynikające z doświadczeń z przeprowadzonych ocen znaczenia zmiany. Dodano załącznik 9 – „Deklaracja” – zgodna z art. 16 Rozporządzenia Wykonawczego Komisji (UE) nr 402/2013.
51.	Cała procedura	16.12.2020	Korekty o charakterze redakcyjnym oraz wynikające z doświadczeń z przeprowadzonych ocen znaczenia zmiany.
52.	Załącznik 8	27.07.2021	Lit. A pkt 2 Zaktualizowanie zapisów dot. postępowania Zespołu ds. oceny znaczenia zmiany w zakresie określenia wartości parametrów eksploatacyjnych wymienionych w Technicznych Specyfikacjach Interoperacyjności (TSI) przed modernizacją/odnowieniem
			Lit. E Opracowanie postępowania Zespołu ds. oceny znaczenia zmiany zasad eksploatacji podsystemów strukturalnych instalacji stałych po odnowieniu/modernizacji do czasu uzyskania nowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji.
53.	§3	25.10.2021	Aktualizacja kryteriów rozporządzenia 779
54.	§4		Aktualizacja zakresów odpowiedzialności Dyrektora ILK
55.	Cała procedura	23.02.2023	Zmiany wynikające z doświadczeń z przeprowadzonych ocen znaczenia zmiany.
56.	Cała procedura	05.04.2024	Zmiany wynikające z doświadczeń z przeprowadzonych ocen znaczenia zmiany.

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.**Procedura:
Zarządzanie zmianą**Nr procedury:
SMS/MMS-PR-03
05.04.2024
Wersja: 3.1**Załącznik 1 Wniosek o powołanie Zespołu dla dokonania oceny znaczenia zmiany**

Nr pisma

Miejscowość, data

dot.:

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A**Biuro Bezpieczeństwa****ul. Targowa 74****03-734 Warszawa****WNIOSEK**

Zgodnie z procedurą SMS/MMS-PR-03 „Zarządzanie zmianą” w zwraca się z wnioskiem o wydanie Decyzji powołującej Zespół dla dokonania oceny znaczenia zmiany dla zmiany technicznej/ eksploatacyjnej/ organizacyjnej* polegającej na .

w następującym składzie:

Lp.	Imię i Nazwisko	Komórka/jednostka organizacyjna	Stanowisko / specjalność (branża)**	Funkcja w Zespole
1.				
Nr KPK**				
Identyfikator projektu**				

* - niepotrzebne skreślić

** - o ile można wskazać

/podpis kierownika jednostki/ komórki organizacyjnej/

Opracował(a):

Tel.:

**Procedura:
Zarządzanie zmianą**Nr procedury:
SMS/MMS-PR-03
05.04.2024
Wersja: 3.1**Załącznik 2 Decyzja Dyrektora Biura Bezpieczeństwa powołująca Zespół dla
dokonania oceny znaczenia zmiany**

Nr pisma

Miejscowość, data

dot.:

Wg rozdzielnika**DECYZJA**

Zgodnie z zapisami procedury SMS/MMS-PR-03 „Zarządzanie zmianą” oraz wnioskiem nr
z dnia , powołuję Zespół ds. oceny znaczenia zmiany dla w składzie:

Lp.	Imię i nazwisko	Komórka/jednostka organizacyjna	Stanowisko/ specjalność (branża)*	Funkcja w Zespole
1.				

* - o ile można wskazać

Jednocześnie, działając w oparciu o postanowienia §5 ust. 6 procedury „SMS/MMS-PR-03” jako osobę odpowiedzialną za sprawowanie bezpośredniego nadzoru nad pracą Zespołu wyznaczam Pana(ią) .

Niniejsza Decyzja traci moc z dniem w przypadku nie przedłożenia Dyrektorowi Biura Bezpieczeństwa do akceptacji „Raportu...” z przeprowadzonej przez Zespół oceny znaczenia zmiany.

/podpis Dyrektora Biura Bezpieczeństwa/

Rozdzielnik:

Opracował(a):

Tel.:

**Procedura:
Zarządzanie zmianą**Nr procedury:
SMS/MMS-PR-03
05.04.2024
Wersja: 3.1**Załącznik 3 Raport z oceny znaczenia zmiany niemającej wpływu na bezpieczeństwo**

Nr pisma

Miejscowość, data

dot.:

Akceptuję**Zatwierdzam**

data i podpis Dyrektora Biura

Bezpieczeństwa

data i podpis Kierownika jednostki / komórki

RAPORT Z OCENY ZNACZENIA ZMIANY**z prac Zespołu ds. oceny znaczenia zmiany zgodnie z procedurą SMS/MMS-PR-03 „Zarządzanie zmianą” dla zmiany technicznej / eksploatacyjnej/ organizacyjnej* polegającej na**

W dniu _____ odbyło się spotkanie Zespołu ds. oceny znaczenia zmiany, powołanego zgodnie z procedurą SMS/MMS-PR-03 „Zarządzanie zmianą”, Decyzją Dyrektora Biura Bezpieczeństwa nr _____ z dnia _____

W spotkaniu wzięli udział członkowie Zespołu.

Z ramienia Biura Bezpieczeństwa nadzór nad pracami Zespołu sprawował(a) Pan(i)

Osoba sprawująca nadzór	Stanowisko	Pozytywna weryfikacja dokumentu potwierdzona podpisem

1. Wstępna definicja systemu

- Co, kiedy i jak będzie objęte zmianą?
- Na czym zmiana będzie polegać?
- Jaki jest sens i cel oraz konsekwencje wprowadzenia zmiany dla otoczenia?

2. Wpływ zmiany na bezpieczeństwo

Zgodnie z zapisami procedury SMS/MMS-PR-03 „Zarządzanie zmianą” Zespół podczas określania wpływu zmiany na bezpieczeństwo skorzystał z pytań zawartych w Załączniku 9 pkt E niniejszej procedury, wybierając te które dotyczą ocenianej zmiany.

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Procedura:
Zarządzanie zmianą

Nr procedury:
SMS/MMS-PR-03
05.04.2024
Wersja: 3.1

Lp.	Treść pytania	Odpowiedź TAK/NIE	Uzasadnienie wskazanej odpowiedzi
1.			

Uzasadnienie braku wpływu zmiany na bezpieczeństwo:

Mając na uwadze powyższe Zespół uznał, że zmiana nie ma wpływu na bezpieczeństwo.

Na tym „Raport” zakończono.

Lp.	Imię i Nazwisko	Jednostka/ komórka org.	Stanowisko/ specjalność (branża)	Funkcja w Zespole	Podpis
1.					

(podpis Przewodniczącego Zespołu)

*niepotrzebne skreślić

Załączniki:

Opracował(a):

tel.

**Procedura:
Zarządzanie zmianą**Nr procedury:
SMS/MMS-PR-03
05.04.2024
Wersja: 3.1**Załącznik 4 Raport z oceny znaczenia zmiany mającej wpływ na bezpieczeństwo**

Nr pisma

Miejscowość, data

dot.:

Akceptuję**Zatwierdzam**data i podpis Dyrektora Biura
Bezpieczeństwa

data i podpis Kierownika jednostki / komórki

RAPORT Z OCENY ZNACZENIA ZMIANY**z prac Zespołu ds. oceny znaczenia zmiany zgodnie z procedurą SMS/MMS-PR-03 „Zarządzanie zmianą” dla zmiany technicznej / eksploatacyjnej / organizacyjnej¹ polegającej na**

W dniu _____ odbyło się spotkanie Zespołu ds. oceny znaczenia zmiany, powołanego zgodnie z procedurą SMS/MMS-PR-03 „Zarządzanie zmianą”, Decyzją Dyrektora Biura Bezpieczeństwa nr _____ z dnia _____

W spotkaniu wzięli udział członkowie Zespołu.

Z ramienia Biura Bezpieczeństwa nadzór nad pracami Zespołu sprawował(a) Pan(i)

Osoba sprawująca nadzór	Stanowisko	Pozytywna weryfikacja dokumentu potwierdzona podpisem

1. Wstępna definicja systemu

- Co, kiedy i jak będzie objęte zmianą?
- Na czym zmiana będzie polegać?
- Jaki jest sens i cel oraz konsekwencje wprowadzenia zmiany dla otoczenia?

2. Wpływ zmiany na bezpieczeństwo

Zgodnie z zapisami procedury SMS/MMS-PR-03 „Zarządzanie zmianą” Zespół podczas określania wpływu zmiany na bezpieczeństwo skorzystał z pytań zawartych w Załączniku 9 pkt E niniejszej procedury, wybierając te które dotyczą ocenianej zmiany.

Lp.	Treść pytania	Odpowiedź TAK/NIE	Uzasadnienie wskazanej odpowiedzi
1.			

Mając na uwadze, że wprowadzona do systemu kolejowego zmiana wpływa na Zespół uznał, że zmiana ma wpływ na bezpieczeństwo.

3. Opis systemu, w którym wprowadzana jest zmiana

4. Opis wprowadzanej zmiany

5. Analiza kryteriów znaczenia zmiany

W oparciu o ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) Nr 402/2013 z dnia 30 kwietnia 2013 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny i uchylające Rozporządzenie (WE) nr 352/2009 (Dz. Urz. UE L121 z 03.05.2013 r., z późn. zm.), zdefiniowano system kolejowy przed wprowadzeniem zmiany oraz w trakcie jej wprowadzania wraz z identyfikacją zagrożeń dotyczących ocenianego systemu wynikających z tytułu wprowadzenia zmiany.

Dedykowany Rejestr zagrożeń stanowiący jednocześnie wykaz zidentyfikowanych zagrożeń stanowi załącznik. numer do niniejszego Raportu.

Zespół, kierując się fachowym osądem, zdecydował o znaczeniu zmiany na podstawie zestawu kryteriów wyszczególnionych w art. 4 ust. 2 ww. Rozporządzenia:

a. skutki awarii systemu:

Wiarygodnym najgorszym scenariuszem w przypadku awarii ocenianego systemu, uwzględniającym istnienie barier zabezpieczających poza tym systemem jest (kat. wypadkowa – zgodnie z Instrukcją Ir-8).

Podczas określania skutku awarii systemu zespół wziął pod uwagę bariery zabezpieczające poza ocenianym systemem, do których możemy zaliczyć:

Uzasadnienie:

Mając na uwadze powyższe Zespół określił jako najgorszy skutek.

Kierując się opisem zawartym w tabeli dla przedmiotowego kryterium znaczenia zmiany Zespół przyjął dla niego wartość.

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Procedura:
Zarządzanie zmianą

Nr procedury:
SMS/MMS-PR-03
05.04.2024
Wersja: 3.1

Najgorszy skutek z uwzględnieniem barier zabezpieczających poza ocenianym systemem	Przyjęta wartość
Poważny wypadek	4
Wypadek	3
Incydent	2
Sytuacja potencjalnie niebezpieczna	1

b. innowacja wykorzystana przy wprowadzaniu zmiany:

Przy określaniu innowacyjności zmiany Zespół wziął pod uwagę następujące aspekty:

- Czy zmiana polega na wprowadzeniu nowej technologii, nowego, wcześniej niestosowanego wyrobu?
- Czy zmiana polega na wcześniej niestosowanych rozwiązaniach?
- Analizę innowacyjności w odniesieniu do otoczenia (w tym użytkowników), w którym zmiana ma być wdrożona.
- Analizę niepewności co do założonego celu lub działania systemu po zmianie (im wyższy poziom niepewności, tym bardziej zmiana jest innowacyjna).

Uzasadnienie:

Mając na uwadze powyższe Zespół kierując się opisem zawartym w tabeli dla przedmiotowego kryterium przyjął wartość, a wpływ kryterium określił jako.

Niepewność	Przyjęta wartość
Duża - zastosowano rozwiązania nietypowe, które wprowadziłyby niepewność zachowania się systemu po zmianie. Przedmiotowa zmiana stanowi nowość dla Spółki.	4
Średnia – nie zastosowano rozwiązań nietypowych, które wprowadziłyby niepewność zachowania się systemu po zmianie. Ponadto praca została wykonana przez podmioty i personel realizujący podobne zadania według technologii stosowanych dla tego rodzaju zadań realizowanych na infrastrukturze Zarządcy Infrastruktury. Przedmiotowa zmiana nie stanowi nowości dla Spółki, niemniej jednak przedmiotowe rozwiązania nie były stosowane na terenie jednostki organizacyjnej, w której wprowadzana jest zmiana.	3

Niepewność	Przyjęta wartość
Mała - nie zastosowano rozwiązań nietypowych, które wprowadziłyby niepewność zachowania się systemu po zmianie. Ponadto praca została wykonana przez podmioty i personel realizujący podobne zadania według technologii stosowanych dla tego rodzaju zadań realizowanych na infrastrukturze Zarządcy Infrastruktury. Przedmiotowa zmiana nie stanowi nowości dla Spółki. Ponadto przedmiotowe rozwiązania były stosowane na terenie jednostki organizacyjnej, w której wprowadzana jest zmiana.	2
Bardzo mała - nie zastosowano rozwiązań nietypowych, które wprowadziłyby niepewność zachowania się systemu po zmianie. Ponadto praca została wykonana przez podmioty i personel realizujący podobne zadania według technologii stosowanych dla tego rodzaju zadań realizowanych na infrastrukturze Zarządcy Infrastruktury. Przedmiotowa zmiana nie stanowi nowości dla Spółki. Ponadto przedmiotowe rozwiązania były stosowane na terenie komórki organizacyjnej, w której wprowadzana jest zmiana.	1

c. złożoność zmiany:

Przy określaniu złożoności zmiany Zespół wziął pod uwagę następujące aspekty:

- Skala zróżnicowania elementów składowych i relacji między nimi.
- Czy zmiana dotyczy więcej niż jednego podsystemu (zarówno strukturalnego, jak i funkcjonalnego)?
- Czy wprowadzenie zmiany wiąże się z zastosowaniem skomplikowanego rozwiązania technicznego?
- Czy wprowadzana zmiana wiąże się z problemami technicznymi?
- Czy zastosowane rozwiązania techniczne mogą powodować nowe zagrożenia?
- Czy wprowadzona zmiana wymaga nowej kategorii personelu?
- Należy wziąć pod uwagę złożoność wynikającą z dużego skomplikowania procesu inwestycji, w tym m. in. zaangażowanie dużej liczby podwykonawców i kooperantów.

Uzasadnienie:

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.**Procedura:
Zarządzanie zmianą**Nr procedury:
SMS/MMS-PR-03
05.04.2024
Wersja: 3.1

Mając na uwadze powyższe Zespół kierując się opisem zawartym w tabeli dla przedmiotowego kryterium przyjął wartość, a wpływ kryterium określił jako.

Niepewność	Przyjęta wartość
Duża – zmiana wprowadza modyfikację w kilku podsystemach (strukturalnym i funkcjonalnym). Zakres wprowadzonej zmiany jest zróżnicowany i zawiera wiele elementów składowych. Ponadto wiąże się z zastosowaniem skomplikowanego rozwiązania nie stosowanego na terenie zarządzanym przez Spółkę, które może się wiązać z problemami technicznymi oraz wprowadzać nowe zagrożenia.	4
Średnia – zmiana wprowadza modyfikację w kilku podsystemach (strukturalnym i funkcjonalnym). Zakres wprowadzonej zmiany jest zróżnicowany i zawiera wiele elementów składowych. Niemniej jednak zmiana nie wiąże się z zastosowaniem skomplikowanego rozwiązania stosowanego na terenie zarządzanym przez Spółkę, które może wiązać się z problemami technicznymi oraz wprowadzać nowe zagrożenia.	3
Mała - zmiana wprowadza modyfikację w kilku podsystemach (strukturalnym i funkcjonalnym).. Zakres wprowadzonej zmiany nie jest zróżnicowany i nie zawiera wiele elementów składowych. Zmiana nie wiąże się z zastosowaniem skomplikowanego rozwiązania stosowanego na terenie zarządzanym przez Spółkę, które może wiązać się z problemami technicznymi oraz wprowadzać nowe zagrożenia.	2
Bardzo mała - zmiana wprowadza modyfikację w jednym podsystemie (strukturalnym i funkcjonalnym).. Zmiana nie wiąże się z zastosowaniem skomplikowanego rozwiązania stosowanego na terenie zarządzanym przez Spółkę, które może wiązać się z problemami technicznymi oraz wprowadzać nowe zagrożenia.	1

d. monitoring:

Przy określaniu monitoringu zmiany Zespół wziął pod uwagę następujące aspekty:

- Procesy monitorowania przyjęte w SMS/MMS pod kątem ich odniesienia do innowacyjności i złożoności wprowadzanej zmiany.
- Możliwość reakcji na niepożądane działanie systemu po zmianie.

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Procedura: Zarządzanie zmianą

Nr procedury:
SMS/MMS-PR-03
05.04.2024
Wersja: 3.1

- Możliwe i wykonalne wprowadzenie systemu monitoringu, który ostrzega na tyle wcześnie, aby umożliwić skuteczną interwencję w celu zapobieżenia lub złagodzenia jakiegokolwiek zagrożenia wynikającego z dokonanej zmiany.
- Kompetencje osób i jednostek/komórek organizacyjnych odpowiedzialnych za monitorowanie zmiany.
- Istniejące procedury operacyjne umożliwiające monitorowanie systemu po zmianie.

Uzasadnienie:

Mając na uwadze powyższe Zespół kierując się opisem zawartym w tabeli dla przedmiotowego kryterium przyjął wartość, a wpływ kryterium określił jako.

Niepewność	Przyjęta wartość
Duża – Spółka nie posiada doświadczenia ani zasobów w realizacji monitorowania w całym cyklu życia zmienianego systemu. Nie określono procedur operacyjnych opisujących zasady monitorowania wprowadzanej zmiany.	4
Średnia – Spółka posiada i w praktyce stosuje procedury operacyjne pozwalające na realizację procesu monitorowania. Ponadto Spółka posiada i realizuje rozwiązania organizacyjne określające zasady przeprowadzania działań kontrolnych, audytów. Niemniej jednak pracownicy jednostki organizacyjnej, na terenie, której wprowadzana jest zmiana, nie posiadają dostatecznego doświadczenia w zakresie ich stosowania.	3
Mała – Spółka posiada i w praktyce stosuje procedury operacyjne pozwalające na realizację procesu monitorowania. Ponadto Spółka posiada i realizuje rozwiązania organizacyjne określające zasady przeprowadzania działań kontrolnych, audytów. Pracownicy jednostki organizacyjnej, na terenie której wprowadzana jest zmiana, posiadają kwalifikacje w zakresie ich stosowania.	2
Bardzo mała – Istnieją procedury operacyjne umożliwiające monitorowanie systemu bezpośrednio po wdrożeniu zmiany w systemie oraz procedury operacyjne umożliwiające monitorowanie systemu w całym cyklu funkcjonowania systemu. Zatrudnieni pracownicy posiadają odpowiednie kwalifikacje i doświadczenie pozwalające na prowadzenie bieżących działań monitorujących zmieniany system po wdrożeniu zmiany.	1

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Procedura:
Zarządzanie zmianą

Nr procedury:
SMS/MMS-PR-03
05.04.2024
Wersja: 3.1

e. odwracalność zmiany:

Przy określaniu odwracalności zmiany Zespół wziął pod uwagę następujące aspekty:

- Skala działań niezbędnych do powrotu do systemu sprzed zmiany.
- Racjonalność techniczna i finansowa ewentualnego powrotu do systemu sprzed zmiany.

Uzasadnienie:

Mając na uwadze powyższe Zespół kierując się opisem zawartym w tabeli dla przedmiotowego kryterium przyjął wartość, a wpływ kryterium określił jako.

Niepewność	Przyjęta wartość
Duża – zmiana nieodwracalna ze względu na skalę działań technicznych niezbędnych do powrotu do systemu sprzed zmiany. Ponadto nieracjonalna pod względem technicznym jak i finansowym.	4
Średnia – zmiana odwracalna, pod względem skali działań technicznych niezbędnych do powrotu do systemu sprzed zmiany. Niemniej jednak zmiana nieracjonalna pod względem technicznym jak i finansowym.	3
Mała – zmiana odwracana pod względem skali działań technicznych niezbędnych do powrotu do systemu sprzed zmiany. Ponadto zmiana nie obciążona jest dużymi kosztami powrotu do systemu sprzed zmiany.	2
Bardzo mała – zmiana odwracalna, szybki powrót do systemu sprzed zmiany, bez znacznych obciążeń technicznych i nakładów finansowych.	1

f. dotatkowość:

Przy określaniu odwracalności zmiany Zespół wziął pod uwagę następujące aspekty:

Uzasadnienie:

Mając na uwadze powyższe Zespół kierując się opisem zawartym w tabeli dla przedmiotowego kryterium przyjął wartość, a wpływ kryterium określił jako.

Niepewność	Przyjęta wartość
Ma wpływ - przeprowadzone wcześniej zmiany mają wpływ na obniżenie poziomu bezpieczeństwa (np. znaczne zwiększenie obowiązków pracowników).	4

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Procedura: Zarządzanie zmianą	Nr procedury: SMS/MMS-PR-03
	05.04.2024
	Wersja: 3.1

Niepewność	Przyjęta wartość
Nie ma wpływu – brak wcześniejszych zmian lub przeprowadzone wcześniej zmiany nie wpłyną na obniżenie poziomu bezpieczeństwa.	1

PODSUMOWANIE

Przy podjęciu decyzji o znaczeniu zmiany, Zespół kierował się matrycą zawartą w procedurze SMS/MMS-PR-03 oraz wynikami dla poszczególnych kryteriów.

NIEPEWNOŚĆ*	4	4	8	12	16
	3	3	6	9	12
	2	2	4	6	8
	1	1	2	3	4
			1	2	3
		SKUTEK (przyjęta wartość najgorszego skutku)			

$$\text{NIEPEWNOŚĆ} = \frac{0+0+0+0+0}{5} = 0,00 \approx 0$$

$$\text{ZNACZENIE ZMIANY} = \text{NIEPEWNOŚĆ} \times \text{SKUTEK} = 0 \times 0 = 0$$

Otrzymaną wartość interpretujemy zgodnie z poniższym opisem:

Wartość (1 - 2) – oznacza, że zmiana może być potraktowana jako nieznacząca, a ryzyko zidentyfikowanych zagrożeń przyjmuje się jako zasadniczo dopuszczalne.

Wartość (3 - 9) – oznacza, że zmiana może być potraktowana jako nieznacząca. Niemniej jednak zachodzi konieczność monitorowania zidentyfikowanych zagrożeń.

Wartość (10 - 16) – wskazuje na zakwalifikowanie zmiany jako zmiany znaczącej.

Przyjmując wartość 0 Zespół uznał, że wprowadzona do systemu zmiana polegająca na ma wpływ na bezpieczeństwo lecz jest nieznacząca¹ / ma wpływ na bezpieczeństwo i jest znacząca¹.

6. Bezpieczna Integracja

7. Dodatkowe środki kontroli ryzyka

Decyzją Zespołu zmiana została uznana jako:

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Procedura:
Zarządzanie zmianą

Nr procedury:
SMS/MMS-PR-03
05.04.2024
Wersja: 3.1

mająca wpływ na bezpieczeństwo lecz nieznacząca¹ / mająca wpływ na bezpieczeństwo i znacząca¹

Uznano, że zmiana w podsystemie:

„Infrastruktura”: NIE JEST ZNACZĄCA / JEST ZNACZĄCA¹.

„Energia”: NIE JEST ZNACZĄCA / JEST ZNACZĄCA¹.

„Sterowanie-urządzenia przytorowe”: NIE JEST ZNACZĄCA / JEST ZNACZĄCA¹.

„Sterowanie – urządzenia pokładowe”: NIE JEST ZNACZĄCA / JEST ZNACZĄCA¹.

„Tabor”: NIE JEST ZNACZĄCA / JEST ZNACZĄCA¹.

„Ruch kolejowy”: NIE JEST ZNACZĄCA / JEST ZNACZĄCA¹.

Zmiana została uznana za znaczącą ze względu na następujące kryteria, wg punktu 5 niniejszego Raportu:

- a. skutki awarii systemu¹
- b. innowacja wykorzystana przy wprowadzaniu zmiany¹
- c. złożoność zmiany¹
- d. monitoring¹
- e. odwracalność zmiany¹
- f. dodatkowość¹

¹ Niewłaściwe skreślić

Na tym „Raport” zakończono.

- 1) Potwierdzam dokonanie weryfikacji dokumentacji pod względem merytorycznym w zakresie posiadanych kompetencji w obszarze dotyczącym podsystemu „Infrastruktura” (m.in. podtorze, nawierzchnia, rozjazdy, przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia dla pieszych w poziomie szyn, obiekty inżynieryjne, perony, itp.) / ocena znaczenia zmiany nie obejmowała elementów podsystemu „Infrastruktura”¹:

Lp.	Imię i Nazwisko	Jednostka/ komórka org.	Stanowisko/ specjalność (branża)	Funkcja w Zespole	Podpis
1.					

- 2) Potwierdzam dokonanie weryfikacji dokumentacji pod względem merytorycznym w zakresie posiadanych kompetencji w obszarze dotyczącym podsystemu „Sterowanie urządzenia przytorowe” (m.in. urządzenia srk stacyjne jak i szlakowe, urządzenia na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach dla pieszych urządzenia radiołęczności

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Procedura: Zarządzanie zmianą

Nr procedury:
SMS/MMS-PR-03
05.04.2024
Wersja: 3.1

oraz łączności przewodowej, itp.) / ocena znaczenia zmiany nie obejmowała elementów podsystemu „Sterowanie urządzenia przytorowe”¹:

Lp.	Imię i Nazwisko	Jednostka/ komórka org.	Stanowisko/ specjalność (branża)	Funkcja w Zespole	Podpis
1.					

3) Potwierdzam dokonanie weryfikacji dokumentacji pod względem merytorycznym w zakresie posiadanych kompetencji w obszarze dotyczącym podsystemu „Energia” (m.in. sieć trakcyjna, konstrukcje wsporcze, itp. jak również zasilania dla potrzeb nietrakcyjnych,) / ocena znaczenia zmiany nie obejmowała elementów podsystemu „Energia”¹:

Lp.	Imię i Nazwisko	Jednostka/ komórka org.	Stanowisko/ specjalność (branża)	Funkcja w Zespole	Podpis
1.					

4) Potwierdzam dokonanie weryfikacji dokumentacji pod względem merytorycznym w zakresie posiadanych kompetencji w obszarze dotyczącym inżynierii ruchu / ocena znaczenia zmiany nie obejmowała zakresu dotyczącego inżynierii ruchu”¹:

Lp.	Imię i Nazwisko	Jednostka/ komórka org.	Stanowisko/ specjalność (branża)	Funkcja w Zespole	Podpis
1.					

5) Podpisy pozostałych członków Zespołu:

Lp.	Imię i Nazwisko	Jednostka/ komórka org.	Stanowisko/ specjalność (branża)	Funkcja w Zespole	Podpis
1.					

1 - niepotrzebne skreślić

(podpis Przewodniczącego Zespołu)

Załączniki:

1. Dedykowany Rejestr Zagrożeń

**Procedura:
Zarządzanie zmianą**

Nr procedury:
SMS/MMS-PR-03

05.04.2024

Wersja: 3.1

2. Dokumentacja Zespołu będąca podstawą podjęcia decyzji o znaczeniu zmiany:

a)

b)

Opracował/a: Tel.:

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.Procedura:
Zarządzanie zmianąNr procedury:
SMS/MMS-PR-03
05.04.2024
Wersja: 3.1**Załącznik 5 Dedykowany Rejestr Zagrożeń PKP Polskich Linii Kolejowych S.A.**

Załącznik nr

Miejscowość, data

Do raportu nr

IDENTYFIKACJA ZAGROŻEŃ MOGĄCYCH ZAISTNIEĆ WSKUTEK WPROWADZENIA ZMIANY

Decyzja Dyrektora Biura Bezpieczeństwa nr IBR3.2802. 2024 z dnia dd.mm.rrrr r.

Ocena znaczenia zmiany polegająca na:

Zespół działając w oparciu o Rejestr Zagrożeń PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. (wersja z dnia) oraz wiedzę i doświadczenie zawodowe członków, zidentyfikował następujące zagrożenia:

Lp.	Numer zagrożenia	Zagrożenie	Nr źródła zagrożenia	Źródło zagrożenia	Potencjalne maksymalne skutki*	Metoda akceptacji ryzyka	Środki bezpieczeństwa**	Wymogi bezpieczeństwa***	Wykazanie zgodności z wymogami	Stan zagrożenia****	Podmiot odpowiedzialny za realizację działań

Legenda:

* przypisano najgorszy, wiarygodny skutek. W zależności od analizowanej sytuacji należy przypisać najbardziej adekwatny skutek(i) wybrany z tabeli „Potencjalne maksymalne skutki”.

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

**Procedura:
Zarządzanie zmianą**

Nr procedury:
SMS/MMS-PR-03

05.04.2024

Wersja: 3.1

** oznaczają pakiet działań zmniejszających częstotliwość zagrożeń albo łagodzących ich skutki, który ma na celu osiągnięcie lub utrzymanie dopuszczalnego poziomu ryzyka. Środkiem bezpieczeństwa mogą być konkretne zapisy w regulacjach krajowych, unijnych lub wewnętrznych zarządcy lub przewoźnika, konkretne zapisy w DSU, konkretne czynności szkoleniowe, przeprowadzenie odbiorów inwestycji budowlanej, itp.

*** oznaczają właściwości bezpieczeństwa (jakościowe lub ilościowe) odnoszące się do systemu i jego eksploatacji (w tym zasady eksploatacji) oraz utrzymania, które są konieczne do spełnienia prawnych lub wewnętrznych celów w zakresie bezpieczeństwa. Wymogami bezpieczeństwa mogą być: uzyskanie decyzji środowiskowych, spełnienie przez komponent techniczny poziomu nienaruszalności bezpieczeństwa SILx, uzyskanie certyfikatu weryfikacji WE, uzyskanie zezwolenia na dopuszczenie do obrotu/eksploatacji, spełnienie wymagań określonego TSI, itp.

**** Przy opisywaniu stanu zagrożenia przyjęto następujące określenia:

„Otwarty” (O) – status przypisany bezpośrednio po identyfikacji zagrożenia;

„Kontrolowany” (K) – proces oceny ryzyka dla danego zagrożenia został zakończony oraz wymogi bezpieczeństwa, ustanawiające wycenione ryzyko na poziomie dopuszczalnym, zostały wskazane;

„Przeniesiony” (P) – zagrożenie zostało przeniesione do innego podmiotu, który zapewnia środki bezpieczeństwa konieczne do kontroli ryzyka związanego z danym zagrożeniem;

wnioskodawca w dalszym ciągu odpowiedzialny jest za zarządzanie zagrożeniem;

„Zamknięty” (Z) – wykazanie zgodności z wymogami bezpieczeństwa dla danego zagrożenia zostało zrealizowane oraz inne czynności związane z analizą zagrożenia zostały zakończone, więc dalsze postępowanie z zagrożeniem w danym projekcie nie jest wymagane.

(podpis Przewodniczącego Zespołu)

Opracował/a: Tel.:

**Procedura:
Zarządzanie zmianą**Nr procedury:
SMS/MMS-PR-03
05.04.2024
Wersja: 3.1**Załącznik 6 Wniosek o powołanie Zespołu dla dokonania oceny ryzyka znaczącej zmiany**

Nr pisma

Miejscowość, data

dot.:

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A**Biuro Bezpieczeństwa****ul. Targowa 74****03-734 Warszawa****WNIOSEK**

Zgodnie z procedurą SMS/MMS-PR-03 „Zarządzanie zmianą” w zwraca się z wnioskiem o wydanie Decyzji powołującej Zespół dla dokonania oceny ryzyka znaczącej zmiany dla zmiany technicznej/ eksploatacyjnej/ organizacyjnej* polegającej na .

Zmiana została uznana za znaczącą przez Zespół, który przedstawił Dyrektorowi Biura Bezpieczeństwa „Raport” z przeprowadzonej oceny znaczenia zmiany nr z dnia .

Do składu Zespołu proponuję:

Lp.	Imię i Nazwisko	Komórka/jednostka organizacyjna	Stanowisko/ specjalność (branża)**	Funkcja w Zespole
1.				

* - niepotrzebne skreślić

** - o ile można wskazać

/podpis kierownika jednostki/ komórki organizacyjnej/

Opracował(a):

Tel.:

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.	
Procedura: Zarządzanie zmianą	Nr procedury: SMS/MMS-PR-03
	05.04.2024
	Wersja: 3.1

**Załącznik 7 Decyzja Dyrektora Biura Bezpieczeństwa powołująca Zespół dla
dokonania oceny ryzyka znaczącej zmiany**

Nr pisma

Miejscowość, data

dot.:

Wg rozdzielnika

DECYZJA

zgodnie z zapisami procedury SMS/MMS-PR-03 „Zarządzanie zmianą” oraz wnioskiem nr z dnia powołuje Zespół ds. oceny ryzyka znaczącej zmiany.

Zgodnie z zapisami §8 ust. 1 procedury SMS/MMS-PR-03 „Zarządzanie zmianą”, powołuję Zespół ds. oceny ryzyka znaczącej zmiany w składzie:

Lp.	Imię i nazwisko	Komórka/jednostka organizacyjna	Stanowisko/ specjalność (branża)*	Funkcja w Zespole
1.				

* - o ile można wskazać

Jednocześnie, działając w oparciu o procedurę „SMS/MMS-PR-03” jako osobę odpowiedzialną za sprawowanie bezpośredniego nadzoru nad pracą Zespołu wyznaczam Pana(ią) .

Niniejsza Decyzja traci moc z dniem w przypadku nie przedłożenia Dyrektorowi Biura Bezpieczeństwa do akceptacji „Raportu...” z przeprowadzonej przez Zespół oceny ryzyka znaczącej zmiany.

/podpis Dyrektora Biura Bezpieczeństwa/

Rozdzielnik:

Opracował(a):

Tel.:

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.	
Procedura: Zarządzanie zmianą	Nr procedury: SMS/MMS-PR-03
	05.04.2024
	Wersja: 3.1

Załącznik 8 Raport z oceny ryzyka znaczącej zmiany

Nr pisma

Miejscowość, data

dot.:

Akceptuję:

**Uzgadniam pod względem
bezpieczeństwa ruchu
kolejowego:**

Zatwierdzam:

/data i podpis Członka
Zarządu właściwego ds.
SMS/

/data i podpis Dyrektora
Biura Bezpieczeństwa/

/data i podpis kierownika
jednostki/ komórki
organizacyjnej/

Raport z oceny ryzyka znaczącej zmiany

- A. Przedmiot oceny ryzyka znaczącej zmiany technicznej/ eksploatacyjnej/ organizacyjnej***
- B. Opis jednostki przeprowadzającej proces oceny ryzyka
- C. Wykaz osób przeprowadzających proces oceny ryzyka*

Lp.	Imię i nazwisko	Komórka/jednostka organizacyjna	Stanowisko/ specjalność (branża)**	Funkcja w Zespole
1.				

* - bezpośrednio pod tabelą należy opisać w sposób syntetyczny posiadane kwalifikacje i kompetencje poszczególnych członków Zespołu związane z zakresem prowadzonej oceną.

** - o ile można wskazać

*** - niepotrzebne skreślić

- D. Szczegółowy opis poszczególnych etapów procesu

1. Definicja systemu

- a) cel systemu (zamierzone przeznaczenie);
- b) funkcje i elementy systemu, jeżeli ma to zastosowanie (w tym element ludzki, techniczny, operacyjny, itp.);
- c) granicę systemu, z uwzględnieniem innych systemów, z którymi system ten wzajemnie oddziałuje;

**Procedura:
Zarządzanie zmianą**Nr procedury:
SMS/MMS-PR-03
05.04.2024
Wersja: 3.1

- d) interfejsy fizyczne (systemy, z którymi system ten wzajemnie oddziałuje) i funkcjonalne (planowane nakłady i efekty dotyczące działania);
 - e) otoczenie systemu (np. przepływy energii i przepływy termiczne, wstrząsy, wibracje, zakłócenia elektromagnetyczne, przeznaczenie eksploatacyjne);
 - f) istniejące środki bezpieczeństwa oraz definicja wymogów bezpieczeństwa określonych w drodze procesu oceny ryzyka (na kolejnych koniecznych istotnych etapach);
 - g) założenia określające progi mające zastosowanie do oceny ryzyka.
2. Identyfikacja zagrożeń:
 3. Klasyfikacja ryzyka¹:
 4. Wybór metody akceptacji ryzyka ze szczegółowym uzasadnieniem:
 5. Wyniki wyceny ryzyka:
 6. Wymagania bezpieczeństwa (dodatkowe środki kontroli ryzyka):
 7. Wykazanie zgodności z wymogami bezpieczeństwa:

Na tym „Raport” zakończono.

Lp.	Imię i Nazwisko	Jednostka/ komórka org.	Stanowisko/ specjalność (branża)	Funkcja w Zespole	Podpis
1.					

(podpis Przewodniczącego Zespołu)

Opracował(a):

Tel:

Załącznik 9 Wytyczne opracowywania Raportów z oceny znaczenia zmiany, które mają wpływ na bezpieczeństwo

Wytyczne zawierają wskazówki oraz dane przykładowe zaznaczone kolorem zielonym.
Wzory należy dostosować do stanu faktycznego zgodnie z zakresem analizowanej zmiany.

A. W przypadku ocen znaczenia zmiany dla budowy, modernizacji i/ odnowienia (etap projektowania i realizacji inwestycji)**1. Wstępna definicja systemu**

- Co, kiedy i jak będzie objęte zmianą?
- Na czym zmiana będzie polegać?
- Jaki jest sens i cel oraz konsekwencje wprowadzenia zmiany dla otoczenia?

2. Wpływ zmiany na bezpieczeństwo

Lp.	Treść pytania	Odpowiedź TAK/NIE	Uzasadnienie wskazanej odpowiedzi
1.			

Mając na uwadze, że wprowadzona do systemu kolejowego zmiana wpływa na Zespół uznał, że zmiana ma wpływ na bezpieczeństwo.

3. Opis systemu, w którym wprowadzana jest zmiana.

Tabele należy opracować z podziałem na odcinki linii, stacje lub posterunki.

1) Podsystem „Infrastruktura”:

- a) Tor – układ geometryczny, pochylenie podłużne, podtorze, odwodnienie, nawierzchnia torowa:

Nr linii / stacja	Tor nr 1	Tor nr 2	Tor nr
Rok zabudowy			
Długość odcinka			
Tor klasyczny			
Tor bezстыkowy			
Typ szyn / OC			
Podkłady drewno			
Podkłady beton			

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.**Procedura:
Zarządzanie zmianą**Nr procedury:
SMS/MMS-PR-03
05.04.2024
Wersja: 3.1

Nr linii / stacja	Tor nr 1	Tor nr 2	Tor nr
Przytwierdzenie			
Prędkość konstrukcyjna			
Prędkość eksploatacyjna			
Ocena stanu technicznego / nr protokołu diagnostycznego			

* - w przypadku opisu stacji lub innych posterunków należy podać numery torów wg Regulaminu Technicznego Posterunku Ruchu

** stopień degradacji wg Id-1

b) Perony długość, wysokość, rodzaj i stan nawierzchni:

Nazwa stacji		
Kilometracja obiektu		
Nr peronu		
Typ		
Wysokość peronu [m]		
Długość x szerokość [m]		
Rodzaj nawierzchni		
Stan techniczny wg. ostatnich badań diagnostycznych		
Data sporządzenia i nr protokołu diagnostycznego		

c) Obiekty inżynieryjne

➤ Mosty / wiadukty kolejowe

Rodzaj obiektu	
Rok budowy	
Linia nr	
Km	
Konstrukcja ustroju nośnego	
Ilość przęseł	

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.Procedura:
Zarządzanie zmianąNr procedury:
SMS/MMS-PR-03
05.04.2024
Wersja: 3.1

Długość eksploatacyjna	
Światło poziome	
Wysokość w świetle	
Typ skrajni	
Ilość torów na obiekcie	
Max. prędkość pociągów	
Stan techniczny /5	
Data sporządzenia i nr protokołu diagnostycznego	

➤ Przepusty

Rodzaj obiektu	
Rok budowy	
Linia nr	
Km	
Konstrukcja ustroju nośnego	
Długość eksploatacyjna	
Ilość torów na obiekcie	
Stan techniczny	/5
Data sporządzenia i nr protokołu diagnostycznego	

➤ Ściany oporowe

Kilometracja obiektu	Rodzaj konstrukcji	Długość x wysokość w [m]	Stan techniczny	Data sporządzenia i nr protokołu diagnostycznego

d) Obiekty nie należące do PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.2) **Podsystem „Energia” (sieć trakcyjna, sieć powrotna, system zasilania elektroenergetycznego, podstacje kabiny sekcyjne):**

Typ i rodzaj sieci trakcyjnej oraz kilometracja	
Rodzaj konstrukcji wsporczych	
Skrajnia budowli dla konstrukcji wsporczych	Zachowana / Niezachowana – jeśli nie jest zachowana, należy wskazać lokalizację

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.Procedura:
Zarządzanie zmianąNr procedury:
SMS/MMS-PR-03
05.04.2024
Wersja: 3.1

Typ i rodzaj sieci trakcyjnej oraz kilometracja	
Rodzaj urządzeń naprężających	
Rodzaj sieci powrotnej	
Rodzaj odłączników sekcyjnych	
Miejsce zlokalizowania podstacji trakcyjnych i kabin sekcyjnych	
Lokalizacja konstrukcji wsporczych	Nie ogranicza / ogranicza zachowanie ciągłości widoczności sygnałów na semaforach
Aktualny stan techniczny sieci trakcyjnej pozwala na jazdę pojazdów kolejowych z napędem z prędkością maksymalną (km/h)	

3) Podsystem „Sterowanie – urządzenia przytorowe” (kontrola pociągu – rodzaj urządzeń sterowania ruchem kolejowym, łączność radiowa, detekcja pociągu):

a) Urządzenia Sterowania Ruchem Kolejowym

typ stacyjnych urządzeń	
Aktualny stan techniczny:	wg. protokołu diagnostycznego nr z dnia
typ blokady liniowej:	
Aktualny stan techniczny:	wg. protokołu diagnostycznego nr z dnia
rodzaj semaforów:	kształtowe / świetlne
Aktualny stan techniczny:	wg. protokołu diagnostycznego nr z dnia
typ tarcz manewrowych: kształtowe /	świetlne / brak
Aktualny stan techniczny:	wg. protokołu diagnostycznego nr z dnia

b) Urządzenia kontroli nie zajętości oraz detekcji stanów awaryjnych

Typ tarcz zaporowych:	
Rodzaj kontroli niezajętości torów i rozjazdów w obrębie stacji	

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.Procedura:
Zarządzanie zmianąNr procedury:
SMS/MMS-PR-03
05.04.2024
Wersja: 3.1

Typ tarcz zaporowych:	
Aktualny stan techniczny:	wg. protokołu diagnostycznego nr z dnia
Rodzaj kontroli niezajętości torów na szlaku	
Aktualny stan techniczny:	wg. protokołu diagnostycznego nr z dnia
Urządzenia Detekcji Stanów Awaryjnych Taboru	
Aktualny stan techniczny:	wg. protokołu diagnostycznego nr z dnia.

c) Urządzenia/instalacje łączności przewodowej i radiowej

Łączność przewodowa:		
Aktualny stan techniczny:		wg. protokołu diagnostycznego nr z dnia
Łączność radiowa, rodzaj urządzeń:		
Aktualny stan techniczny:		wg. protokołu diagnostycznego nr z dnia
Możliwość rejestracji rozmów:	TAK / NIE	
Zasięg propagacji radiowej		

d) Rozjazdy

Stacja/posterunek:		
Typ rozjazdu w torach głównych zasadniczych		Liczba:
Typ rozjazdu w torach głównych dodatkowych		Liczba:
Typ rozjazdu w torach pozostałych		Liczba:
Rodzaj podrozjazdnic:		
Napędy rozpruwalne z kontrolą rozprucia (nr i typ)		Liczba:

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.**Procedura:
Zarządzanie zmianą**Nr procedury:
SMS/MMS-PR-03
05.04.2024
Wersja: 3.1

Stacja/posterunek:	
Napędy nierozpruwalne z kontrolą rozprucia (nr i typ)	Liczba:
Typ napędu zwrotnicowego w tym z kontrolą dolegania iglic	Liczba:
Aktualny stan techniczny:	wg. protokołu diagnostycznego nr z dnia

4) Przejazdy kolejowo-drogowe oraz przejścia dla pieszych:

Lp.	kilometr usytuowania przejazdu kolejowo-drogowego	Kategoria przejazdu kolejowo-drogowego

5) Urządzenia ochrony środowiska (UOZ, ekrany dźwiękochłonne, itp.)

Ekrany dźwiękochłonne zabudowane w km		Rok zabudowy:
Aktualny stan techniczny:		
Rodzaj urządzeń odpłaszania zwierząt Zabudowane w km		Rok zabudowy:
Aktualny stan techniczny:		

6) Inne (jeśli dotyczy):

Przykłady:

- kolizja z inną infrastrukturą (np. rurociąg ciepłowniczy nad torem);
- sieć elektroenergetyczna;
- ukształtowanie terenu.

Podsystem	Zlecono przeprowadzenie procesu weryfikacji WE podsystemu (TAK/NIE/NIE DOTYCZY)	Wystąpienie do Prezesa UTK w trybie art. 25k - zgłoszenie modernizacji/odnowienia podsystemu (TAK/NIE/NIE DOTYCZY)	Decyzja Prezesa UTK stwierdzająca konieczność uzyskania zezwolenia (TAK/NIE/ NIE DOTYCZY)	Zastosowanie w podsystemie materiałów staroużytecznych (TAK/NIE/ NIE DOTYCZY)	Czy dla objętego pracami odcinka I.k. zostały wydane certyfikaty weryfikacji WE podsystemu w ramach wcześniejszych inwestycji/prac (TAK/NIE)	Czy objęty pracami odcinek I.k. uzyskał uprzednio zezwolenie Prezesa UTK na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu strukturalnego (TAK/NIE)
INF						
ENE						
CCS						

4. Opis wprowadzanej zmiany

1) Podsystem „Infrastruktura”:

- a) Tor – układ geometryczny, pochylenie podłużne, podtorze, odwodnienie, nawierzchnia torowa:

W szczególności należy opisać:

- czy na odcinkach linii objętych projektem nie występują szyny obrabiane termicznie (powyżej 120 km/h są niedopuszczalne),

- b) Perony długość, wysokość i rodzaj nawierzchni, zgodność z TSI

- c) Obiekty inżynieryjne (mosty / wiadukty kolejowe, przepusty, ściany oporowe)

W szczególności należy opisać:

- czy zostało przewidziane przeprowadzenie badania nośności (badania obciążeniowe) poszczególnych obiektów inżynieryjnych. Jeżeli nie, to należy podać przyczynę.
- czy zostało przewidziane przeprowadzenie badania dynamicznego poszczególnych obiektów inżynieryjnych. Jeżeli nie, to należy podać przyczynę.

- d) Obiekty nie należące do PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

- skrajnia wiaduktów drogowych,
- inne jeśli dotyczy.

2) Podsystem „Energia” (sieć trakcyjna, sieć powrotna, system zasilania elektroenergetycznego, podstacje kabiny sekcyjne):

W szczególności należy opisać:

- skrajnię nowych konstrukcji wsporczych;
- widoczność sygnalizatorów i wskaźników (WTB-10) w zakresie ograniczania (lub nie) ciągłości widoczności sygnałów;
- prędkość maksymalną wynikającą z parametrów podsystemu.

3) Podsystem „Sterowanie – urządzenia przytorowe” (kontrola pociągu – rodzaj urządzeń sterowania ruchem kolejowym, łączność radiowa, detekcja pociągu):**a) Urządzenia Sterowania Ruchem Kolejowym**

W szczególności należy opisać:

- zachowanie wymaganych dróg hamowania dla prędkości maksymalnej w kontekście rozmieszczenia semaforów (WTB-10)
- widoczność sygnalizatorów i wskaźników (WTB-10)
- ciągłość widoczności sygnału dla sygnalizatora (WTB-10)

b) Urządzenia kontroli nie zajętości oraz detekcji stanów awaryjnych**c) Łączność przewodowa i radiowa**

W szczególności należy opisać:

- czy została przewidziana rejestracja rozmów (funkcja wymagana).

d) Rozjazdy

W szczególności należy opisać, czy zmiana uwzględnia wymagania wynikające z zapisów punktu 3 ustęp 2, 3, 4 tomu IV Standardów Technicznych CNTK:

- Dla prędkości większej niż 130km/h ($V > 130\text{km/h}$) – do przestawiania zwrotnic rozjazdów leżących w torach głównych zasadniczych należy stosować napędy zwrotnicowe nierozpruwalne. Dopuszcza się stosowanie konstrukcji zapewniających ryglowanie obu

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

**Procedura:
Zarządzanie zmianą**

Nr procedury:
SMS/MMS-PR-03
05.04.2024
Wersja: 3.1

iglic - w tym przypadku można stosować wymagania na układ nastawczo-kontrolny producenta rozjazdu.

- Dla prędkości nie większej niż 130km/h ($V \leq 130 \text{ km/h}$) należy stosować napędy rozpruwalne, z tym, że w torach głównych zasadniczych o sile trzymania nie mniejszej niż 7 kN.
- Urządzenia srk muszą zapewniać kontrolę rozprucia zwrotnicy i ruchomego dzioba krzyżownicy.

4) Przejazdy kolejowo-drogowe oraz przejścia dla pieszych

Lp.	kilometr usytuowania przejazdu kolejowo - drogowego	Kategoria przejazdu kolejowo – drogowego	
		przed modernizacją	po modernizacji

Syntetyczne dane przejazdów kolejowo-drogowych – opracowane zgodnie z poniższymi tabelami.

Dane dotyczące przejazdu kolejowo-drogowego kat. A w km

1.	Przejazd kolejowo-drogowy usytuowany na stacji/szlaku*		
	Zabudowa przejazdu przed dniem 14 listopada 2015	Tak / Nie*	
2.	Liczba torów na przejeździe		
3.	Kategoria drogi:		
4.	Urządzenia przejazdowe powiązane w stacyjnych usrk.	Obustronnie / Jednostronnie / Nie*	
5.	Kąt skrzyżowania drogi z torami kolejowymi wynosi		
6.	Wartość pochylenia podłużnego drogi na dojeździe do przejazdu strona lewa		wzniesienie/spadek do przejazdu*
7.	Wartość pochylenia podłużnego drogi na dojeździe do przejazdu strona prawa		wzniesienie/spadek do przejazdu*
8.	Oznakowanie przejazdu od strony drogi:		
9.	Osygnalizowanie przejazdu od strony toru:		
	kierunek nieparzysty - W6a/W6b* w km.		
	kierunek parzysty - W6a/W6b* w km.		
10.	Maksymalna prędkość pojazd. kolej. w rejonie przejazdu km/h		
11.	Iloczyn ruchu na przejeździe wynosi		Rok pomiaru
12.	Typ urządzeń srk		

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

**Procedura:
Zarządzanie zmianą**

Nr procedury:
SMS/MMS-PR-03
05.04.2024
Wersja: 3.1

13.	TVu	tak/nie*	rejestracja obrazu: tak/nie*	
14.	Warunki widoczności czoła pociągu z drogi (w metrach):			
	Wymagane	Kierunek parzysty		Kierunek nieparzysty
	5 m			
	Rzeczywiste	PP	PL	LP LL
	5 m			

***Niepotrzebne skreślić**

Dane dotyczące przejazdu kolejowo-drogowego kat. B w km

1.	Przejazd kolejowo-drogowy usytuowany na stacji/szlaku*		Tak / Nie*
	Zabudowa przejazdu przed dniem 14 listopada 2015 roku		
2.	Liczba torów na przejeździe		
3.	Kategoria drogi:		
4.	Urządzenia przejazdowe uzależnione w stacyjnych usrk.		Obustronnie / Jednostronnie / Nie*
5.	Czy urządzenia przejazdowe zabezpieczają całą szerokość przejazdu kolejowo – drogowego?		Tak / Nie*
6.	Kąt skrzyżowania drogi z torami kolejowymi wynosi		
7.	Wartość pochylecia podłużnego drogi na dojeździe do przejazdu strona lewa		wzniesienie/spadek do przejazdu*
8.	Wartość pochylecia podłużnego drogi na dojeździe do przejazdu strona prawa		wzniesienie/spadek do przejazdu*
9.	Oznakowanie przejazdu od strony drogi:		
10.	Osyalizowanie przejazdu od strony toru:		
	kierunek nieparzysty - W6a/W6b* w km.		
	kierunek parzysty - W6a/W6b* w km.		
11.	Maksymalna prędkość pojazd. kolej. w rejonie przejazdu km/h		
12.	Iloczyn ruchu na przejeździe wynosi		Rok pomiaru NRD:
13.	Typ urządzeń srk		
14.	TVu	tak/nie*	rejestracja obrazu: tak/nie*
15.	W pobliżu przejazdu zamontowano urządzenia DSAT		tak/nie*
16.	Warunki widoczności czoła pociągu z drogi (w metrach):		
	Wymagane	Kierunek parzysty	
	5 m		
		Kierunek nieparzysty	

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Procedura: Zarządzanie zmianą	Nr procedury: SMS/MMS-PR-03 05.04.2024 Wersja: 3.1
--	---

Rzeczywiste	PP	PL	LP	LL
5 m				

***Niepotrzebne skreślić**

Dane dotyczące przejazdu kolejowo-drogowego kat. C w km

1.	Przejazd kolejowo-drogowy usytuowany na stacji/szlaku*			
	Zabudowa przejazdu przed dniem 14 listopada 2015 roku		Tak / Nie*	
2.	Liczba torów na przejeździe			
3.	Kategoria drogi:			
4.	Urządzenia przejazdowe uzależnione w stacyjnych usrk.			
5.	Kąt skrzyżowania drogi z torami kolejowymi wynosi			
6.	Wartość pochylenia podłużnego drogi na dojeździe do przejazdu strona lewa		wzniesienie/spadek do przejazdu*	
7.	Wartość pochylenia podłużnego drogi na dojeździe do przejazdu strona prawa		wzniesienie/spadek do przejazdu*	
8.	Oznakowanie przejazdu od strony drogi:			
9.	Osygnałowanie przejazdu od strony toru:			
	kierunek nieparzysty - W6b w km.			
		kierunek parzysty - W6b w km.		
10.	Maksymalna prędkość pojazd. kolej. w rejonie przejazdu km/h			
11.	Iloczyn ruchu na przejeździe wynosi		Rok pomiaru	
				NRD:
12.	Typ urządzeń srk			
13.	TVu	tak/nie*	rejestracja obrazu: tak/nie*	
14.	W pobliżu przejazdu zamontowano urządzenia DSAT		tak/nie*	
15.	Warunki widoczności czoła pociągu z drogi (w metrach):			
Wymagane		Kierunek parzysty		Kierunek nieparzysty
5 m				
Rzeczywiste	PP	PL	LP	LL
5 m				

***Niepotrzebne skreślić**

Dane dotyczące przejazdu kolejowo-drogowego kat. D w km

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

**Procedura:
Zarządzanie zmianą**

Nr procedury:
SMS/MMS-PR-03
05.04.2024
Wersja: 3.1

1.	Przejazd kolejowo-drogowy usytuowany na stacji/szlaku*			
	Zabudowa przejazdu przed dniem 14 listopada 2015 roku	Tak / Nie*		
2.	Liczba torów na przejeździe			
3.	Kategoria drogi:			
4.	Kąt skrzyżowania drogi z torami kolejowymi wynosi			
5.	Wartość pochylenia podłużnego drogi na dojeździe do przejazdu strona lewa		wzniesienie/spadek do przejazdu*	
6.	Wartość pochylenia podłużnego drogi na dojeździe do przejazdu strona prawa		wzniesienie/spadek do przejazdu*	
7.	Oznakowanie przejazdu od strony drogi:			
8.	Osygnalizowanie przejazdu od strony toru:			
	kierunek nieparzysty - W6b* w km.			
	kierunek parzysty - W6b* w km.			
9.	Maksymalna prędkość pojazd. kolej. w rejonie przejazdu km/h			
10.	Iloczyn ruchu na przejeździe wynosi		Rok pomiaru NRD:	
11.	Warunki widoczności czoła pociągu z drogi (w metrach):			
	Wymagane	Kierunek parzysty		Kierunek nieparzysty
	5 m i 10 m			
	20 m			
	Rzeczywiste	PP	PL	LP LL
	5 m			
	10 m			
	20 m			
Przyczyną niezachowania wymaganego Δ widoczności jest				

***Niepotrzebne skreślić**

Dane dotyczące przejazdu kolejowo-drogowego kat. F w km

1.	Przejazd kolejowo-drogowy usytuowany na stacji/szlaku*	
2.	Liczba torów na przejeździe/przejściu*	
3.	Kąt skrzyżowania drogi z torami kolejowymi wynosi	

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Procedura: Zarządzanie zmianą	Nr procedury: SMS/MMS-PR-03 05.04.2024 Wersja: 3.1
--	---

4.	Urządzenia przejazdowe uzależnione / powiązane* w stacyjnych usrk.	Tak / Nie / Nie dotyczy*			
5.	Czy urządzenia przejazdowe zabezpieczają całą szerokość przejazdu kolejowo – drogowego?	Tak / Nie/ Nie dotyczy*			
6.	Wartość pochylenia podłużnego drogi na dojeździe do przejazdu/przejścia* strona lewa	wzniesienie/spadek do przejazdu*			
7.	Wartość pochylenia podłużnego drogi na dojeździe do przejazdu/przejścia* strona prawa	wzniesienie/spadek do przejazdu*			
8.	Oznakowanie przejazdu/przejścia* od strony drogi:				
9.	Osygnalizowanie przejazdu/przejścia* od strony toru:				
	kierunek nieparzysty – W6a /W6b* w km.				
	kierunek parzysty - W6a /W6b* w km.				
10.	Maksymalna prędkość pojazd. kolej. w rejonie przejazdu/przejścia* km/h				
11.	Warunki widoczności czoła pociągu z drogi (w metrach):				
	Rzeczywiste	PP	PL	LP	LL
	5 m				
	Czy przez przejazd wytyczone są szlaki turystyczne**			tak/nie*	

***Niepotrzebne skreślić**

****Nie dotyczy przejazdów tymczasowych**

Dane dotyczące przejścia dla pieszych kat. E w km

1.	Przejście usytuowane na stacji/szlaku*	Tak / Nie*
	Zabudowa przejścia przed dniem 14 listopada 2015 roku	
2.	Liczba torów na przejściu	
3.	Kąt skrzyżowania drogi z torami kolejowymi wynosi	
4.	Urządzenia przejazdowe uzależnione / powiązane w stacyjnych usrk.	Tak / Nie / Nie dotyczy*
5.	Czy urządzenia przejazdowe zabezpieczają całą szerokość przejścia dla pieszych?	Tak / Nie/ Nie dotyczy*
6.	Wartość pochylenia podłużnego drogi na dojeździe do przejścia strona lewa	wzniesienie/spadek do przejścia*
7.	Wartość pochylenia podłużnego drogi na dojeździe do przejścia strona prawa	wzniesienie/spadek do przejścia*
8.	Oznakowanie przejścia od strony drogi:	
9.	Osygnalizowanie przejścia od strony toru:	
	kierunek nieparzysty - W6a/W6b* w km.	
	kierunek parzysty - W6a/W6b* w km.	

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.**Procedura:
Zarządzanie zmianą**Nr procedury:
SMS/MMS-PR-03
05.04.2024
Wersja: 3.1

10.	Maksymalna prędkość pojazd. kolej. w rejonie			
11.	Typ urządzeń srk			
12.	W pobliżu przejazdu zamontowano urządzenia DSAT	Tak / Nie*		
13.	Warunki widoczności czoła pociągu z drogi (w metrach)**:			
Wymagane	Kierunek parzysty	Kierunek nieparzysty		
4m**				
Rzeczywiste 4	PP	PL	LP	LL
m**				

Niepotrzebne skreślić***Dotyczy przypadku niewyposażenia w urządzenia srk**

W przypadku zmiany miejsca obsługi przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia dla pieszych każdorazowo w treści Raportu z oceny znaczenia zmiany musi się znaleźć zapis mówiący o wynikach wcześniej przeprowadzonego przez Zakład Linii Kolejowych chronometrażu, lub innym sposobie wcześniejszego ustalenia, czy powierzenie dodatkowych obowiązków pracownikowi posterunku ruchu nie spowoduje jego nadmiernego obciążenia pracą, która mogłaby prowadzić do obniżenia poziomu bezpieczeństwa systemu kolejowego.

5) Urządzenia ochrony środowiska (UOZ, ekrany dźwiękochłonne, itp.)**6) Inne (jeśli dotyczy)****1. Analiza kryteriów znaczenia**

Analizę kryteriów znaczenia należy opisać zgodnie ze wzorem wskazanym w zał. 4 pkt. 5 do niniejszej procedury.

2. Bezpieczna Integracja**3. Dodatkowe środki kontroli ryzyka**

B. Dla uzyskania zgody na odstępstwo od postanowień obowiązujących regulacji wewnętrznych Spółki / przepisów powszechnie obowiązujących**1. Wstępna definicja systemu**

- Co, kiedy i jak będzie objęte zmianą?
- Na czym zmiana będzie polegać?
- Jaki jest sens i cel oraz konsekwencje wprowadzenia zmiany dla otoczenia?

2. Wpływ zmiany na bezpieczeństwo

Lp.	Treść pytania	Odpowiedź TAK/NIE	Uzasadnienie wskazanej odpowiedzi
1.			
2.			

Mając na uwadze, że wprowadzona do systemu kolejowego zmiana wpływa na Zespół uznał, że zmiana ma wpływ na bezpieczeństwo.

3. Opis systemu, w którym wprowadzana jest zmiana

- określenie przedmiotu, którego ma dotyczyć odstępstwo tj. budowla, obiekt, technologia wykonania lub montażu, system, urządzenie, instalacje, materiał, lokalizacja, parametry eksploatacyjne, oraz obowiązująca regulacja wewnętrzna Spółki/przepisy powszechnie obowiązujące;
- określenie położenia przedmiotu, którego ma dotyczyć odstępstwo tj. odcinek linii kolejowej (nr i kilometraż) bądź lokalizacja punktowa;
- parametry linii kolejowej tj. prędkość, nośność, elektryfikacja itp. (wszystkie istotne dla wprowadzanej zmiany);
- ocena stanu istniejącego.

4. Opis wprowadzanej zmiany

Opis na czym ma polegać odstępstwo wraz z uzasadnieniem dlaczego jest konieczne, czy powoduje ograniczenie eksploatacyjne oraz ewentualne skutki ekonomiczno-finansowe wraz z ich uzasadnieniem.

Ponadto, czy prezentowane rozwiązanie techniczne wymaga uzyskania świadectw dopuszczenia do eksploatacji lub certyfikacji WE.

**Procedura:
Zarządzanie zmianą**

Nr procedury: SMS/MMS-PR-03
05.04.2024
Wersja: 3.1

Cel systemu (zamierzone przeznaczenie) np. zwiększenie dostępności, poprawa wydajności, racjonalizacja kosztów itp.

Ponadto należy wskazać:

Alternatywne rozwiązanie oraz wpływ wprowadzenia przedmiotowego odstępstwa na bezpieczeństwo ruchu kolejowego.

5. Analiza kryteriów znaczenia

Analizę kryteriów znaczenia należy opisać zgodnie ze wzorem wskazanym w zał. 4 pkt. 5 do niniejszej procedury.

6. Bezpieczna Integracja

7. Dodatkowe środki kontroli ryzyka

C. W przypadku ocen znaczenia zmiany dla zastosowania wyrobów staroużytecznych**1. Wstępna definicja systemu**

- Co, kiedy i jak będzie objęte zmianą?
- Na czym zmiana będzie polegać?
- Jaki jest sens i cel oraz konsekwencje wprowadzenia zmiany dla otoczenia?

2. Wpływ zmiany na bezpieczeństwo

Lp.	Treść pytania	Odpowiedź TAK/NIE	Uzasadnienie wskazanej odpowiedzi
1.			
2.			

Mając na uwadze, że wprowadzona do systemu kolejowego zmiana wpływa na Zespół uznał, że zmiana ma wpływ na bezpieczeństwo.

3. Opis systemu, w którym wprowadzana jest zmiana**4. Opis wprowadzanej zmiany**

- wyrób był odpowiednio dopuszczony do eksploatacji i wprowadzony do obrotu, co może obejmować m.in. sprawdzenie „Świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu...” lub odpowiedniej deklaracji zgodności WE lub deklaracji zgodności z typem – zależnie od zasad obowiązujących przy pierwszym wprowadzeniu do obrotu,
- wyrób spełnia wymagania pozwalające na potwierdzenie zgodności podsystemu z wymaganiami zasadniczymi m.in. Technicznymi Specyfikacjami Interoperacyjności, Listą Prezesa UTK (wymagania właściwe ich eksploatacji utrzymania, m.in. dopuszczalne granice zużycia),
- spełnione są właściwe interfejsy wewnętrzne, tj. czy wyrób zachowuje swoją integralność wewnętrzną,
- są właściwe interfejsy zewnętrzne dotyczące współpracy z innymi urządzeniami (o ile dotyczy) oraz pracy w nowych / zmienionych warunkach eksploatacyjnych,
- wyrób staroużyteczny posiada aktualną dokumentację dotyczącą utrzymania, określającą m.in. graniczne wartości zużycia, sposób montażu, odniesienie do prowadzonych okresowych ocen stanu wyrobu, z których będzie w sposób jednoznaczny wynikało iż możliwa jest zabudowa wyrobu staroużytecznego.

**Procedura:
Zarządzanie zmianą**

Nr procedury:
SMS/MMS-PR-03

05.04.2024

Wersja: 3.1

5. Analiza kryteriów znaczenia

Analizę kryteriów znaczenia należy opisać zgodnie ze wzorem wskazanym w zał. 4 pkt. 5 do niniejszej procedury.

6. Bezpieczna Integracja

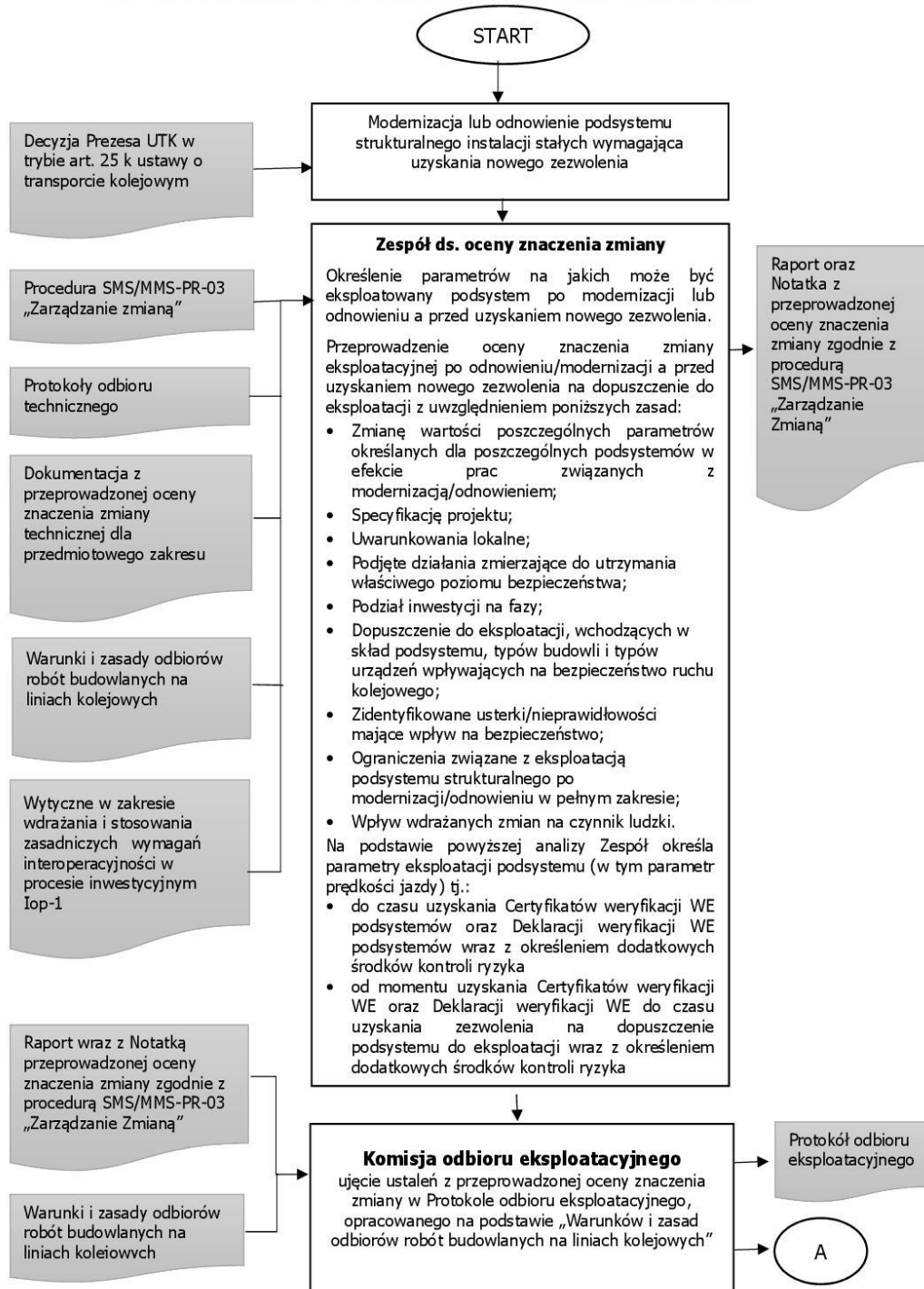
7. Dodatkowe środki kontroli ryzyka

D. Dla przeprowadzenia oceny znaczenia zmiany eksploatacyjnej po odnowieniu/modernizacji a przed uzyskaniem nowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji.

Procedura niniejsza dotyczy sytuacji wskazanej w ustawie z dnia 28 marca 2003 roku o transporcie kolejowym (Dz. U. z 27 kwietnia 2021 r. poz.780), art. 25e ust. 1b w brzmieniu: "W przypadku systemu strukturalnego, o którym mowa w art.25a ust.2 pkt 1 lit. a - c („Infrastruktura”, „Energia”, „Sterowanie – urządzenia przytorowe”), który wymaga uzyskania nowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji po odnowieniu lub modernizacji, podsystem ten może być eksploatowany do czasu uzyskania nowego zezwolenia, na zasadach określonych w systemie zarządzania bezpieczeństwem zarządcy."

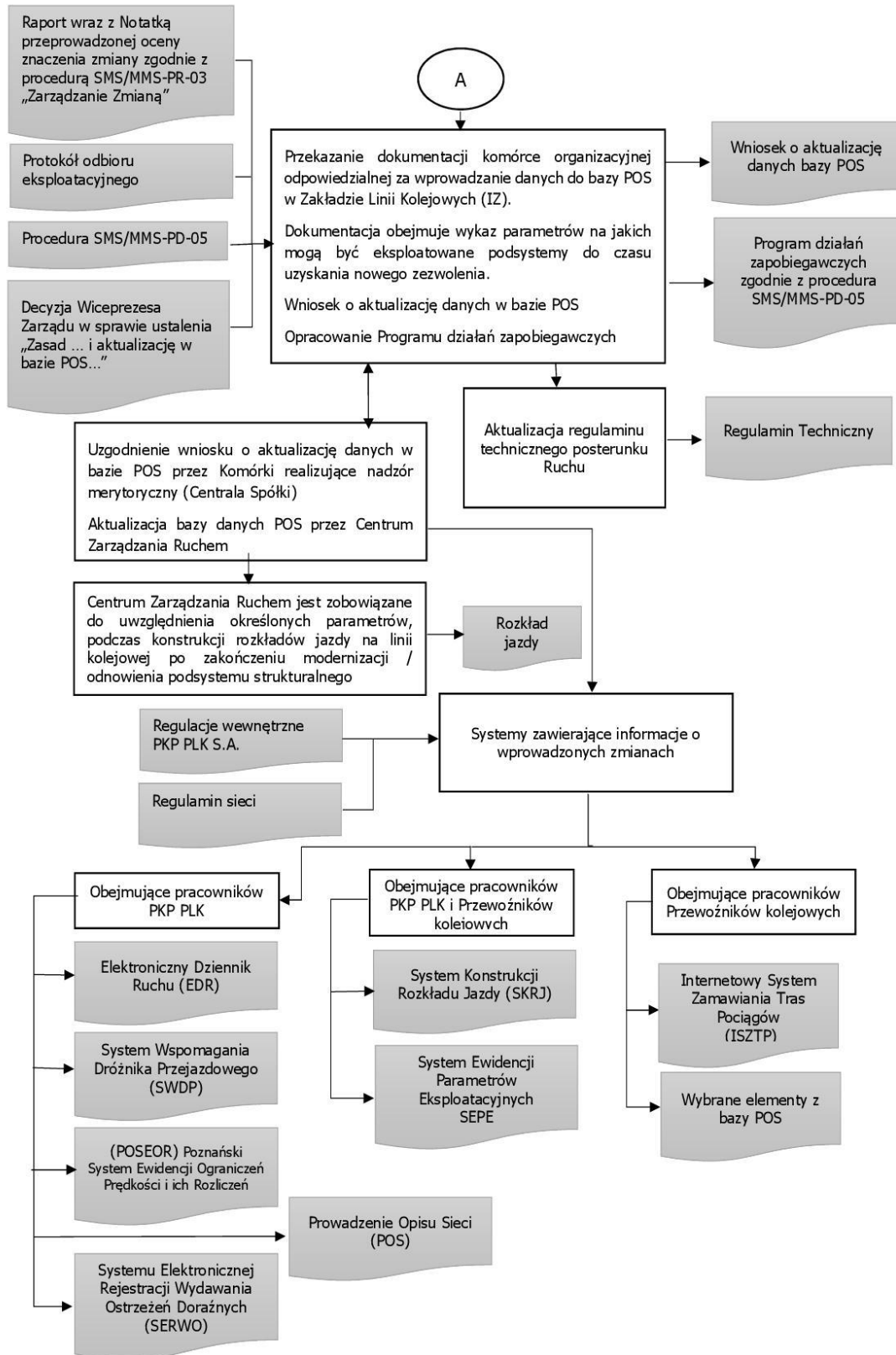
Niniejsza ocena powinna być przeprowadzona przed odbiorem eksploatacyjnym zdefiniowanym w regulacjach wewnętrznych PKP Polskich Liniach Kolejowych S.A.

Zasady eksploatacji podsystemów strukturalnych instalacji stałych, które wymagają nowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji po odnowieniu lub modernizacji a przed uzyskaniem Zezwolenia Prezesa UTK.



**Procedura:
Zarządzanie zmianą**

Nr procedury:
SMS/MMS-PR-03
05.04.2024
Wersja: 3.1



Przedmiotowa ocena powinna zawierać opis następujących obszarów:

1. Wstępna definicja systemu

- Co, kiedy i jak będzie objęte zmianą?
- Na czym zmiana będzie polegać?
- Jaki jest sens i cel oraz konsekwencje wprowadzenia zmiany dla otoczenia?

2. Wpływ zmiany na bezpieczeństwo

Lp.	Treść pytania	Odpowiedź TAK/NIE	Uzasadnienie wskazanej odpowiedzi
1.			
2.			

Mając na uwadze, że wprowadzona do systemu kolejowego zmiana wpływa na Zespół uznał, że zmiana ma wpływ na bezpieczeństwo.

3. Opis systemu, w którym wprowadzana jest zmiana

Zespół przeprowadzający ocenę znaczenia zmiany eksploatacyjnej, uwzględnia wartości parametrów eksploatacyjnych ustalonych w ocenie znaczenia zmiany o charakterze technicznym. Dla zachowania spójności informacji w opisie systemu przed zmianą, należy ująć dane zawarte w przeprowadzonych wcześniej ocenach znaczenia zmiany. Należy jednocześnie przywołać numery pism IBR zatwierdzających dokumentację z przeprowadzonej oceny znaczenia zmiany technicznej jak również ocen przeprowadzanych na innych etapach inwestycji podlegającej modernizacji lub odnowieniu.

1) Podsystem „Infrastruktura”:

Parametr		Wartość bezpośrednio przed modernizacją/odnowieniem	Maksymalna, udokumentowana wartość parametru w okresie wcześniejszej eksploatacji
Prędkość pociągów	Pasażerskie		
Prędkość pociągów	Towarowe		

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.**Procedura:
Zarządzanie zmianą**Nr procedury:
SMS/MMS-PR-03
05.04.2024
Wersja: 3.1

Parametr		Wartość bezpośrednio przed modernizacją/odnowieniem	Maksymalna, udokumentowana wartość parametru w okresie wcześniejszej eksploatacji
Skrajnia			
Nacisk			
Maksymalna długość pociągów	Pasażerskie*		
Maksymalna długość pociągów	Towarowe		

* analiza pod kątem długości peronów zabudowanych w obszarze objętym modernizacją/odnowieniem – jakie najdłuższe pociągi pasażerskie mogły być eksploatowane na linii w zakresie długości peronów na poszczególnych punktach eksploatacyjnych.

2) Podsystem „Energia”:

Parametr		Wartość bezpośrednio przed modernizacją/odnowieniem	Maksymalna udokumentowana wartość parametru w okresie wcześniejszej eksploatacji
Prędkość pociągów			
Liczba pociągów na danym odcinku zasilania/zmiana przepustowości			
Wartość maksymalnego prądu pobieranego przez jednostkę trakcyjną			

3) Podsystem „Sterowanie – urządzenia przytorowe”:

Parametr	Wartość bezpośrednio przed modernizacją/odnowieniem	Maksymalna udokumentowana wartość parametru w okresie wcześniejszej eksploatacji
Prędkość pociągów (ze względu na zastosowane urządzenia srk)		
Przepustowość		

Dodatkowo należy opisać rodzaj urządzeń oraz sposób prowadzenia ruchu w oparciu o eksploatowany typ urządzenia srk (np.: telefoniczne zapowiadanie pociągów, typ blokady, fakt zastosowanie zdalnego sterowanie ruchem).

4. Opis wprowadzanej zmiany

Zespół dokonujący oceny znaczenia zmiany eksploatacyjnej dla projektu określa, które spośród ww. parametrów są istotne dla przeprowadzenia tej oceny i mają istotny wpływ na bezpieczeństwo (ich zmiana w ramach przedmiotowego projektu stwarza nowe zagrożenia lub zwiększa ryzyko związane z zagrożeniami, które występowały już w dotychczasowej eksploatacji podsystemu). **Parametry w każdym podsystemie (który podlega ocenie), analizowane są oddzielnie pod kątem ich wpływu na bezpieczeństwo jak również powinny zapewniać bezpieczną integrację z systemem, do którego są włączane.**

Przy uwzględnianiu parametrów, o których mowa powyżej, Zespół ds. oceny znaczenia zmiany eksploatacyjnej zobowiązany jest do uwzględnienia przepisów wewnętrznych Spółki związanych z odbiorami eksploatacyjnymi w poszczególnych branżach i podsystemach.

Przy określaniu parametrów istotnych w ocenie znaczenia zmiany zespół dokonujący tej oceny bierze pod uwagę:

- a) Zmianę wartości poszczególnych parametrów określanych dla poszczególnych podsystemów w efekcie prac związanych z modernizacją/odnowieniem. Przy tej analizie Zespół powinien wziąć pod uwagę kwalifikację prac w podsystemie, jako modernizacja lub odnowienie, w kontekście wpływu na zmianę parametrów.
- b) Specyfikę projektu, w szczególności w kontekście innowacyjności rozwiązań w skali Spółki jak i lokalnej (na poziomie Zakładów Linii Kolejowych) - (doświadczenia w

eksploatacji podsystemów o podobnych charakterystykach oraz rozwiązaniach technicznych i proceduralnych).

- c) Uwarunkowania lokalne, w tym otoczenie zewnętrzne w obszarze objętym modernizacją/odnowieniem.
- d) Podjęte działania zmierzające do utrzymania właściwego poziomu bezpieczeństwa. Do działań tych należą m. in. kampanie informacyjne o wznowieniu ruchu pociągów mające na celu poinformowanie społeczności lokalnej o wprowadzonych zmianach, wygrodzenia linii, przejścia przez tory itp.
- e) Podział inwestycji na fazy, części, LOT-y itp. w kontekście oddawania do eksploatacji określonych odcinków, punktów eksploatacyjnych, obiektów, systemów sterowania ruchem kolejowym itp.
- f) Dopuszczenie do eksploatacji, wchodzących w skład podsystemu, typów budowli i typów urządzeń wpływających na bezpieczeństwo ruchu kolejowego, o których mowa w artykule 22f ust. 14 pkt 2 ustawy o transporcie kolejowym.
- g) Zidentyfikowane usterki/nieprawidłowości mające wpływ na bezpieczeństwo. Brak dopuszczenia do eksploatacji urządzeń, w działaniu których stwierdzono zagrożenie bezpieczeństwa.
- h) Ograniczenia związane z eksploatacją podsystemu strukturalnego po modernizacji/odnowieniu w pełnym zakresie, ew. obszary poddane analizie, które pozwalają, przy zachowaniu odpowiednich środków kontroli ryzyka, na eksploatację podsystemu na docelowych parametrach. Identyfikacja ograniczeń następuje na podstawie analizowanej dokumentacji.
- i) Wpływ wdrażanych zmian na czynnik ludzki (np. zwiększenie zakresu obowiązków pracowników, zmiana rodzaju urządzeń srk, zmiana zakresu i sposobu obsługi przejazdów kolejowych, , itp.).

Jeżeli zachodzi potrzeba, można przy opisie zmienianego podsystemu dokonać analizy funkcjonowania tożsamego podsystemu (dopuszczonego i eksploatowanego na sieci PKP Polskich Linii Kolejowych S.A.), uwzględniając dotychczasowe doświadczenia z jego eksploatacji.

1) Podsystem „Infrastruktura”:

Wymagania związane ze specyfiką i charakterystyką podsystemu:

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Procedura: Zarządzanie zmianą

Nr procedury:
SMS/MMS-PR-03
05.04.2024
Wersja: 3.1

- a. Zmiany prędkości na linii wynikające z robót torowych jako podstawowy parametr mający wpływ na bezpieczeństwo prowadzenia ruchu.
- b. Zmiany skrajni, przede wszystkim związane ze zmianą obowiązującej skrajni na linii (np. zwiększenie skrajni do GPL-2), z ograniczeniami/wąskimi gardłami na obiektach.
- c. Dobudowa dodatkowych torów, budowa łącznicy – parametry na nowych torach powinny być tożsame z parametrami na istniejących (w tym podlegających odnowieniu lub modernizacji) torach równoległych lub stycznych.

Parametr		Wartość projektowanych parametrów	Wartość zastosowanych parametrów	UZASADNIENIE zastosowania parametrów*)
Prędkość pociągów**)	Pasażerskie			
Prędkość pociągów**)	Towarowe			
Skrajnia				
Nacisk				
Maksymalna długość pociągów	Pasażerskie***)			
Maksymalna długość pociągów	Towarowe			

*) w przypadku, gdy przyjęte parametry są niższe od projektowanych należy dokonać szczegółowego określenia czynników, które determinują obniżenie parametrów poniżej wartości wynikających z projektu wraz z uzasadnieniem podjętej decyzji, i które muszą podlegać korekcie w celu uzyskania parametrów docelowych.

**) przy ustaleniu parametru prędkości, należy wziąć pod uwagę dwa etapy postępowania, określone w punkcie 3.

***) analiza pod kątem długości peronów zabudowanych w obszarze objętym modernizacją/odnowieniem – jakie najdłuższe pociągi pasażerskie mogły być eksploatowane na linii w zakresie długości peronów na poszczególnych punktach eksploatacyjnych.

2) Podsystem „Energia”:

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

Procedura:
Zarządzanie zmianą

Nr procedury:
SMS/MMS-PR-03
05.04.2024
Wersja: 3.1

Wymagania związane ze specyfiką i charakterystyką podsystemu:

- a) Zmiany prędkości na linii wynikające z prac związanych z wymianą sieci trakcyjnej lub przebudową układu zasilania jako podstawowy parametr mający wpływ na bezpieczeństwo prowadzenia ruchu.
- b) Działania PKP Energetyka związane z oddawaniem do eksploatacji nowych/przebudowywanych podstacji trakcyjnych/kabin sekcyjnych.

Parametr	Wartość projektowanych parametrów	Wartość przyjętych parametrów	UZASADNIENIE przyjętych parametrów *)
Prędkość pociągów **)			
Liczba pociągów na danym odcinku zasilania/zmiana przepustowości			
Wartość maksymalnego prądu pobieranego przez jednostkę trakcyjną			

*) w przypadku, gdy przyjęte parametry są niższe od projektowanych należy dokonać szczegółowego określenia czynników, które determinują obniżenie parametrów poniżej wartości wynikających z projektu wraz z uzasadnieniem podjętej decyzji, i które muszą podlegać korekcie w celu uzyskania parametrów docelowych.

***) przy ustaleniu parametru prędkości, należy wziąć pod uwagę dwa etapy postępowania, określone w punkcie 3.

3) Podsystem „Sterowanie – urządzenia przytorowe”:

Wymagania związane ze specyfiką i charakterystyką podsystemu:

- a) Systemy ETCS i GSM-R mogą być eksploatowane dopiero po uzyskaniu Zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu strukturalnego.
- b) W przypadku konieczności uzyskania nowego zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji dla GSM-R należy przeanalizować:
 - funkcjonalność systemu, w szczególności w zakresie wpływu na interoperacyjność;

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

**Procedura:
Zarządzanie zmianą**

Nr procedury:
SMS/MMS-PR-03
05.04.2024
Wersja: 3.1

- parametry techniczne systemu, w szczególności minimalny wymagany poziom pokrycia radiowego oraz jakość świadczonych usług (QoS) dla łączności głosowej i transmisji danych przy danej prędkości na określonym odcinku linii kolejowej.

Niezależnie od powyższego, w przypadku projektów dotyczących prac w klasycznych urządzeniach sterowania ruchem kolejowym łącznie z zabudową systemu ERTMS należy określić parametry dotyczące eksploatacji tego podsystemu przed uruchomieniem systemu ERTMS:

- c) Zmiany prędkości na linii wynikające z wymiany urządzeń sterowania ruchem kolejowym jako podstawowy parametr mający wpływ na bezpieczeństwo prowadzenia ruchu.
- d) Zmiany przepustowości na linii wynikające ze zmiany sposobu prowadzenia ruchu, np. instalacja wielostawnych blokad w miejsce zapowiadania telefonicznego, budowa blokad dwukierunkowych, zmiana przystanku osobowego na stację, itp.
- e) Zmiany w sposobie prowadzenia ruchu kolejowego wynikające m. in. z przeniesienia sterowania do LCS, likwidacji/utworzenia okręgów nastawczych, itp.
- f) Stosowanie urządzeń czy sposobu prowadzenia ruchu w kontekście doświadczenia pracowników danego IZ, z uwzględnieniem szkoleń, przeprowadzonych autoryzacji na stanowisku pracy z zakresu obsługi nowego typu urządzeń dopuszczonych do eksploatacji w wyniku przeprowadzonej modernizacji/odnowienia. Należy zwrócić uwagę na zagadnienie stosowania m. in. przeszkolenia pracowników (autoryzacja) dot. eksploatacji nowo zabudowanych urządzeń.
- g) Ograniczenia prędkości lub inne działania zapobiegawcze związane ze zmianami na przejazdach kolejowych i przejściach przez tory. Należy tutaj uwzględnić sytuacje zmiany kategorii przejazdów, budowę nowych przejazdów i przejść, wznowienie ruchu kolejowego/zwiększenie prędkości na linii w kontekście przyzwyczajenia okolicznych mieszkańców a także likwidację przejść i przejazdów w zakresie możliwości pojawienia się dzikich przejść.

Parametr	Wartość projektowanych parametrów	Wartość przyjętych parametrów	UZASADNIENIE przyjętych parametrów *)
Prędkość pociągów (ze względu na			

Parametr	Wartość projektowanych parametrów	Wartość przyjętych parametrów	UZASADNIENIE przyjętych parametrów *)
zastosowane urządzenia srk) **)			
Przepustowość			

*) w przypadku, gdy przyjęte parametry są niższe od projektowanych należy dokonać szczegółowego określenia czynników, które determinują obniżenie parametrów poniżej wartości wynikających z projektu wraz z uzasadnieniem podjętej decyzji, i które muszą podlegać korekcie w celu uzyskania parametrów docelowych.

**) przy ustaleniu parametru prędkości, należy wziąć pod uwagę dwa etapy postępowania, określone w punkcie 3.

Należy wskazać sposób prowadzenia ruchu w obszarze podlegającym modernizacji/odnowieniu do czasu uzyskania zezwolenia na dopuszczenie podsystemu do eksploatacji.

Analiza w zakresie określenia parametru dopuszczalnej prędkości w wyniku modernizacji/odnowienia podsystemów.

W sytuacji, gdy modernizacja/odnowienie jednego z podsystemów strukturalnych instalacji stałych podlegających ocenie wpływa na ustalenie wielkości parametru prędkości w obszarze podlegającym modernizacji/odnowieniu, należy zastosować się do poniższych zasad.

Proces określenie parametru podnoszenia prędkości jazdy jest podzielony na dwa etapy.

Etap 1 – określenie maksymalnej dozwolonej prędkości jazdy od momentu dokonania odbioru eksploatacyjnego do uzyskania Certyfikatów weryfikacji WE podsystemów oraz Deklaracji weryfikacji WE podsystemów. **Na tym etapie maksymalna prędkość jazdy może zostać określona na poziomie ≤ 130 km/h.**

W przypadku, gdy na obszarze linii kolejowej prędkość jazdy przed modernizacją/odnowieniem była określona na poziomie wyższym niż 130 km/h, dopuszcza się określenie prędkości na poziomie sprzed modernizacji/odnowienia. Niemniej jednak w każdym przypadku należy określić dodatkowe środki kontroli ryzyka.

Etap 2 - określenie maksymalnej dozwolonej prędkości jazdy od chwili uzyskania Certyfikatów weryfikacji WE podsystemów oraz Deklaracji weryfikacji WE podsystemów do czasu uzyskania Zezwolenia na dopuszczenie podsystemu do eksploatacji wraz określeniem dodatkowych środków kontroli ryzyka.

Postępowanie w zakresie realizacji oraz dokumentowania realizacji wdrożonych działań w tym zakresie opisano w pkt 6.

5. Analiza kryteriów znaczenia

Analizę kryteriów znaczenia należy opisać zgodnie ze wzorem wskazanym w zał. 4 pkt. 5 do niniejszej procedury.

6. Bezpieczna Integracja

7. Dodatkowe środki kontroli ryzyka

Należy wskazać wszystkie zasadne do wdrożenia środki, skutkujące obniżeniem poziomu ryzyka, w tym m. in. wszystkie ew. ograniczenia związane z eksploatacją podsystemu, zidentyfikowane w toku przeprowadzonej oceny znaczenia zmiany o charakterze technicznym (o której mowa w pkt 1 niniejszego dokumentu) oraz środki kontroli ryzyka określone przez Zespół. Należy wskazać techniczne kryteria dokonanych ograniczeń oraz zmiany techniczne i organizacyjne, jakie muszą zostać dokonane, w celu usunięcia ustalonych ograniczeń.

Ustalenia z przeprowadzonej niniejszej oceny znaczenia zmiany eksploatacyjnej powinny zostać ujęte w Protokole odbioru eksploatacyjnego opracowanego na podstawie *Warunków i zasad odbiorów robót budowlanych na liniach kolejowych* – załącznik do uchwały Nr 938/2017 Zarządu; zmiana: uchwała Nr 268/2020 i uchwała Nr 492/2020.

Ponadto dla określonych w przedmiotowej ocenie znaczenia zmiany dodatkowych środków kontroli ryzyka, należy opracować program działań zapobiegawczych zgodnie z procedurą SMS/MMS-PD-05 „Działania korygujące i zapobiegawcze”. Potwierdzenie realizacji dodatkowych środków kontroli ryzyka poszczególnych etapów w postaci wypełnionego Załącznika nr 1 do przedmiotowej Procedury, należy przesłać do Biura Bezpieczeństwa - Wydział Zarządzanie Ryzykiem SMS. W przypadku określenia kilku dodatkowych środków kontroli ryzyka, informacja o realizacji i ocenie skuteczności realizacji każdego z nich, powinna być ujęta oddzielnie dla każdego działania.

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

**Procedura:
Zarządzanie zmianą**

Nr procedury:
SMS/MMS-PR-03

05.04.2024

Wersja: 3.1

Zgodnie z przywołaną procedurą nadzór nad terminową realizacją działań zapobiegawczych sprawuje Koordynator ds. SMS jednostki organizacyjnej Spółki lub komórki organizacyjnej Centrali Spółki.

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.**Procedura:
Zarządzanie zmianą**Nr procedury:
SMS/MMS-PR-03

05.04.2024

Wersja: 3.1

E. Pytania wspomagające Zespół w zakresie podjęcia decyzji o wpływie zmiany na bezpieczeństwo systemu.

Lp.	Treść pytania	Odpowiedź TAK/NIE	Uzasadnienie wskazanej odpowiedzi
1.	Czy zmiana dotyczy procesu inwestycyjnego?		
2.	Czy zmiana wymaga opracowania nowych procedur w zakresie eksploatacji i/lub utrzymania podsystemu strukturalnego?		
3.	Czy w ramach wprowadzonej zmiany zachodzi konieczność przeprowadzenia procesu weryfikacji WE podsystemu?		
4.	Czy w ramach wprowadzonej zmiany zachodzi konieczność Wystąpienie do Prezesa UTK w trybie art. 25k - zgłoszenie modernizacji/odnowienia podsystemu?		
5.	Czy zmiana związana jest z procesem dopuszczenia podsystemu do eksploatacji lub procesem dopuszczenia typu (tryb zezwolenia lub tryb świadectwa)?		
6.	Czy zmiana dotyczy zastosowania materiałów staroużytecznych w przypadku prowadzenia modernizacji oraz odnowienia podsystemu, jak również budowy podsystemu oraz innych inwestycji gdzie prowadzona będzie weryfikacja WE podsystemu?		

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.**Procedura:
Zarządzanie zmianą**Nr procedury:
SMS/MMS-PR-03
05.04.2024
Wersja: 3.1

Lp.	Treść pytania	Odpowiedź TAK/NIE	Uzasadnienie wskazanej odpowiedzi
7.	Czy zmiana dotyczy przekwalifikowania przejazdu kolejowo – drogowego / przejścia dla pieszych?		
8.	Czy zmiana dotyczy przebudowy przejazdu kolejowo – drogowego / przejścia dla pieszych?		
9.	Czy zmiana dotyczy utworzenia przejazdu kolejowo – drogowego / przejścia dla pieszych?		
10.	Czy zmiana dotyczy likwidacji przejazdu kolejowo – drogowego / przejścia dla pieszych?		
11.	Czy zmiana ma wpływ na organizację pracy personelu kolejowego?		
12.	Czy zmiana wymaga wdrożenia nowych zasad pracy personelu kolejowego?		
13.	Czy zmiana wymaga uzupełnienia istniejących zasad pracy personelu kolejowego?		
14.	Czy zmiana wymaga łączenia / dzielenia stanowisk pracy personelu kolejowego?		
15.	Czy zmiana dotyczy zwiększenia zakresu zadań wykonywanych na stanowisku pracy?		

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.**Procedura:
Zarządzanie zmianą**Nr procedury:
SMS/MMS-PR-03
05.04.2024
Wersja: 3.1

Lp.	Treść pytania	Odpowiedź TAK/NIE	Uzasadnienie wskazanej odpowiedzi
16.	Czy zmiana wymaga nabycia nowych umiejętności przez personel kolejowy?		
17.	Czy zmiana wymaga nabycia nowej wiedzy przez personel kolejowy?		
18.	Czy zmiana dotyczy procesu w obszarze utrzymania?		
19.	Czy zmiana dotyczy procesu w obszarze szkolenia personelu?		
20.	Czy zmiana dotyczy części struktury organizacyjnej wnioskodawcy, w ramach której prowadzona jest działalność w zakresie eksploatacji / utrzymania / szkolenia?		
21.	Czy zmiana dotyczy likwidacji w strukturze organizacyjnej jednostek prowadzących działalność eksploatacyjną / utrzymaniową / szkoleniową?		
22.	Czy zmiana dotyczy obszaru bezpieczeństwa i higieny pracy?		
23.	Czy zmiana wymaga aktualizacji procedur dokumentacji Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS)?		
24.	Czy zmiana wymaga aktualizacji procedur dokumentacji Systemu Zarządzania Utrzymaniem (MMS)?		

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.**Procedura:
Zarządzanie zmianą**Nr procedury:
SMS/MMS-PR-03
05.04.2024
Wersja: 3.1

Lp.	Treść pytania	Odpowiedź TAK/NIE	Uzasadnienie wskazanej odpowiedzi
25.	Czy zmiana wymaga aktualizacji baz danych Systemów Informatycznych		
26.	Czy zmiana wymaga aktualizacji przepisów wewnętrznych / instrukcji stanowiskowych obowiązujących personel wykonujący czynności eksploatacyjne?		
27.	Czy zmiana wymaga aktualizacji przepisów wewnętrznych / instrukcji stanowiskowych obowiązujących personel wykonujący czynności utrzymaniowe?		
28.	Czy zmiana wynika z nowelizacji przepisów powszechnie obowiązujących w zakresie bezpieczeństwa kolejowego?		
29.	Czy zmiana zakłada odstępstwo od obowiązujących w przedsiębiorstwie regulacji wewnętrznych lub przepisów powszechnie obowiązujących w zakresie eksploatacji / utrzymania / bezpieczeństwa kolejowego?		
30.	Czy zmiana dotyczy ratownictwa kolejowego?		
31.	Czy zmiana wynika z rekomendacji Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych?		

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

**Procedura:
Zarządzanie zmianą**

Nr procedury:
SMS/MMS-PR-03
05.04.2024
Wersja: 3.1

Lp.	Treść pytania	Odpowiedź TAK/NIE	Uzasadnienie wskazanej odpowiedzi
32.	Czy zmiana wynika z decyzji pokontrolnych Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego lub innych organów kontrolnych lub audytowych w zakresie bezpieczeństwa kolejowego?		
33.	Czy zmiana dotyczy wydzielenia ze struktury organizacyjnej wnioskodawcy niektórych funkcji w zakresie eksploatacji / utrzymania / szkolenia i przekazania ich do realizacji innym podmiotom (podwykonawstwo)?		

**Procedura:
Zarządzanie zmianą**Nr procedury:
SMS/MMS-PR-03
05.04.2024
Wersja: 3.1**Załącznik 10 Wzór sprostowania oczywistej omyłki pisarskiej**

Nr pisma

Miejscowość, data

dot.:

Akceptuję**Zatwierdzam**

data i podpis Dyrektora Biura

Bezpieczeństwa

data i podpis Kierownika jednostki / komórki

SPROSTOWANIE OCZYWISTEJ OMYŁKI PISARSKIEJ

W związku z ujawnieniem oczywistej omyłki / oczywistych omyłek pisarskich w Raporcie nr z dnia i/lub Dedykowanym Rejestrze Zagrożeń w sprawie oceny znaczenia zmiany polegającej na / w Raporcie nr z dnia w sprawie oceny ryzyka znaczącej zmiany polegającej na * prostuje się niżej wymienione oczywiste omyłki pisarskie.

Ww. dokumenty sporządzone są do Decyzji Dyrektora Biura Bezpieczeństwa nr z dnia.

**Lokalizacja zapisu w
korygowanym
dokumencie******Zapis sprzed
sprostowania****Zapis po sprostowaniu****Uzasadnienie:**

Wyżej wymienione sprostowania nie zmieniają w jakikolwiek sposób merytorycznej zawartości Raportu i nie wpływają na ostateczną sentencję Raportu.

(podpis Przewodniczącego Zespołu)

Sporządził/a:

Tel.:

* niepotrzebne skreślić

**rozdział, punkt, podpunkt, litera, wers od dołu/góry, str., itp

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.	
Procedura: Zarządzanie zmianą	Nr procedury: SMS/MMS-PR-03
	05.04.2024
	Wersja: 3.1

Załącznik 11 Deklaracja, o której mowa w art. 16 Rozporządzenia Wykonawczego Komisji (UE) nr 402/2013.

Nr pisma

Miejscowość, data

dot.:

DEKLARACJA

Działając na podstawie art. 16 Rozporządzenia Wykonawczego Komisji (UE) nr 402/2013 z dnia 30 kwietnia 2013 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka i uchylającego rozporządzenie (WE) nr 352/2009 (Dz. Urz. UE L 121 z 03.05.2013r., z późn. zm.), w oparciu o wyniki stosowania ww. Rozporządzenia, m.in.: dokumentację opracowaną na podstawie ustanowionego w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem, tj.:

- 1) „Raport z oceny znaczenia zmiany” nr z dnia ,
- 2) „Raport z oceny ryzyka znaczącej zmiany” nr z dnia ,

oraz pozytywną ocenę procesu zarządzania ryzykiem wskazaną w „Raporcie” w sprawie oceny bezpieczeństwa nr z dnia , sporządzonego przez – jako jednostkę oceniającą, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. deklaruje, że wszystkie zidentyfikowane zagrożenia oraz związane z nimi ryzyko dotyczące **(należy wpisać przedmiot oceny znaczenia zmiany)**, utrzymywane jest na dopuszczalnym poziomie.

(podpis kierownika jednostki / komórki organizacyjnej)

(podpis Członka Zarządu)

(podpis Członka Zarządu)