



**MINISTER
INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA**

SEKRETARIAT

Biura Prac Senackich

Wpłynęło dn. 07.02.2017

nr 602

podp. [Signature]

KABINET MARSZAŁKA SENATU

Wpłynęło dn. 02.02.2017

nr 189

podpis. [Signature]

Warszawa, 30 stycznia 2017 r.

DTK.4.054.5.2017.KD.1

Nul 16660/17

[Signature]

Pan
Stanisław Karczewski
Marszałek Senatu RP

w odpowiedzi na oświadczenie Pana Roberta Gawła, Senatora RP, złożone na 32 posiedzeniu Senatu w dniu 21 grudnia 2016 roku, w sprawie awarii urządzeń sterowania ruchem kolejowym w Poznaniu (sygn. BPS/043-32-747/16), przedstawiam poniższe informacje.

Użytkowane na stacji Poznań Główny systemy sterowania ruchem kolejowym (srk) wykonane są w technologii komputerowej i zapewniają możliwość maksymalnego wykorzystania przepustowości stacji i szlaków kolejowych oraz pełną rejestrację zdarzeń eksploatacyjnych. Rozwiązania te są nowoczesnymi systemami, zapewniającymi najwyższy poziom bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Umożliwiają one zdalne sterowanie urządzeniami na stacjach, uruchamianie Lokalnych Centrów Sterowania (LCS) oraz są przystosowane do współpracy z systemem ETCS. Systemy posiadają stosowne Świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu wydane przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego.

Z otrzymanych od PKP PLK SA informacji wynika, że usterki, które wystąpiły na stacji Poznań Główny w dniach 12 i 13 grudnia 2016 r., wynikały z dwóch różnych przyczyn:

- problemy w prowadzeniu ruchu kolejowego w dniu 12 grudnia wystąpiły z powodu prowadzenia prac inwestycyjnych związanych z przebudową samoczynnej blokady liniowej na szlaku Poznań Wschód – Poznań Główny wraz z wgrywaniem zaktualizowanej aplikacji oprogramowania na LCS Poznań Główny, koniecznej do sterowania nowo zabudowanymi urządzeniami srk. Sytuacja ta wynikała z problemów technicznych leżących po stronie producenta aplikacji – Thales sp. z o.o. Po wgraniu aplikacji przez pracowników Thales wystąpiły problemy z jej uruchomieniem i transmisją na odcinku Poznań Główny – Poznań Wschód. Prace związane z instalacją nowej aplikacji planowano zakończyć 12 grudnia, jednak z uwagi na ww. problemy uruchamianie urządzeń srk zakończyło się 13 grudnia o godz. 4:55. Po uruchomieniu nowe urządzenia srk działały prawidłowo;
- usterka w dniu 13 grudnia była spowodowana uszkodzeniem przełącznika elektronicznego (switch) łączącego serwery stanowisk obsługi systemu nadrzędnego Command 900 w LCS Poznań, co powodowało awaryjne wyłączenie się czterech serwerów dla wszystkich stanowisk operatorskich w LCS oraz brak zobrazowania na pulpitych nastawczych. Serwis Thales przybył na miejsce w ciągu 10 min od wystąpienia usterki. Po wymontowaniu uszkodzonego switcha i ponownym załączeniu oraz skonfigurowaniu serwerów komunikacja pomiędzy modułami została przywrócona 13 grudnia ok. godz. 16:40.

13 grudnia, po wystąpieniu awarii, PKP PLK SA niezwłocznie podjęła czynności zmierzające do umożliwienia prowadzenia ruchu pociągów pomimo awarii systemu srk. Pracownicy Spółki zostali rozdysponowani w celu prowadzenia prac związanych z zabezpieczeniem dróg przebiegu dla pociągów.

PKP PLK SA skierowała również dodatkowych pracowników celem zapewnienia właściwej informacji pasażerskiej na stacji Poznań Główny oraz w lokalizacjach przyległych (m.in. Kościan i Leszno). Podróżni byli w miarę możliwości informowani o zastępczej komunikacji autobusowej, alternatywnych połączeniach kolejowych, opóźnieniach oraz odwołaniu pociągów poprzez komunikaty megafonowe, system dynamicznej informacji pasażerskiej oraz przez mobilnych informatorów.

PKP PLK SA podjęła również czynności mające na celu analizę działania systemów komputerowych oraz wyeliminowanie ww. zdarzeń w przyszłości. 14 grudnia powołano zespół ds. wyjaśnienia

bezpośrednich przyczyn utrudnień w prowadzeniu ruchu na LCS Poznań z udziałem przedstawicieli wykonawcy aplikacji – Thales oraz PKP PLK SA.

W ramach prac zespołu prowadzono m.in. następujące działania:

- zgrano logi systemowe i przekazano je do producenta systemu w celu przeprowadzenia analizy przyczyn awarii. Badanie logów awaryjnych prowadzone jest w laboratorium Thales w Berlinie;
- uszkodzony przełącznik elektroniczny został przesłany do producenta – Alcatel w celu przeprowadzenia analizy rozmiarów i przyczyn uszkodzenia oraz podjęcia konstrukcyjnych środków zapobiegawczych;
- ustalono, że spółka Thales zestawi w laboratorium badawczym w Poznaniu modele obwodów uszkodzonych switchy w celu przyspieszenia analizy przyczyn awarii i ustalenia identyfikacji zagrożeń oraz właściwych środków zaradczych.

Po otrzymaniu analiz awaryjnych z Thales i Alcatel zespół wspólnie z producentami przeprowadzi szczegółową analizę przyczyn awarii celem opracowania środków zaradczych, które pozwolą ograniczyć przypadki uszkodzeń elementów elektronicznych systemu sterowania ruchem kolejowym na LCS Poznań w przyszłości.

Ponadto w ramach działań mających na celu usprawnienie realizacji procesu inwestycyjnego i zminimalizowanie wynikających z tego tytułu utrudnień eksploatacyjnych zespół będzie rekomendował utworzenie w Poznaniu zapasowego stanowiska obsługi w pomieszczeniu nastawni LCS Poznań, z którego będzie możliwość sterowania trzema najbardziej newralgicznymi stacjami LCS Poznań (tj. Swarzędz, Poznań Górczyn, Poznań Główny). Z przedmiotowego stanowiska można będzie korzystać w przypadkach np. konieczności wgrania nowej wersji oprogramowania do stanowiska operatorskiego LCS Poznań.

Powyższe działania mają na celu ograniczenie negatywnych skutków w przypadku awarii zobrazowania pulpitów nastawczych oraz ułatwienie procesu realizacji robót inwestycyjnych w węźle Poznań.

Uprzejmie informuję, że powyższe informacje przekazane zostały na ręce Pana Marszałka również pismem PKP PLK SA z 24 stycznia br. (sygn. IBZ2b-0700-2/17).

Zapewniam, że Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa z wielką uwagą podchodzi do kwestii bezpieczeństwa oraz poprawy jakości funkcjonowania transportu kolejowego. Obecnie realizowany jest największy w historii program modernizacji linii kolejowych w Polsce – *Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku*. Głównym celem programu jest wzmocnienie konkurencyjności transportu kolejowego w transportowym kraju przez stworzenie spójnej i nowoczesnej sieci linii kolejowych. Cel ten zostanie osiągnięty poprzez znaczną poprawę stanu technicznego infrastruktury kolejowej skutkującą zwiększeniem bezpieczeństwa, a także poprawę jakości w przewozach pasażerskich i towarowych.

W celu realizacji bezprecedensowego Programu modernizacyjnego MIB szczegółowo monitoruje realizację zadań inwestycyjnych PKP PLK SA. Jedynie wspólna, ścisła współpraca w tym zakresie pomiędzy wszystkimi zainteresowanymi podmiotami a w szczególności MIB i PKP PLK SA pozwoli na realizację tego wyzwania. Jednocześnie zapewniam, że wszelkie problemy występujące w toku realizowanych prac są analizowane i podejmowane są działania w celu uniknięcia ich powtórzenia w przyszłości.



Z upoważnienia
MINISTRA
INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA

Andrzej Bittel
Podsekretarz Stanu