

## **E-ADMINISTRACJA W PASAŻERSKICH PRZEWOZACH KOLEJOWYCH - PERSPEKTYWA WARSZAWSKIEJ SZYBKIEJ KOLEI MIEJSKIEJ**

### **1. Wstęp**

Polska kolej, zarówno dalekobieżna, jak i miejska, staje się coraz bardziej nowoczesna i przyjazna pasażerom - nie tylko dzięki inwestycjom w nowe, komfortowe pociągi, ale również ze względu na postępującą cyfryzację. Proces ten dotyczy zarówno obsługi klienta, jak i sposobu działania przedsiębiorstwa kolejowego – także na styku z administracją, czyli przede wszystkim Urzędem Transportu Kolejowego<sup>1</sup> (UTK) oraz Agencją Kolejową Unii Europejskiej<sup>2</sup> (ERA).

Niniejszy referat identyfikuje trendy w cyfryzacji pasażerskich przewozów kolejowych oraz opisuje systemy, z których korzystają przewoźnicy w kontaktach z regulatorem rynku. Został przygotowany na podstawie własnych doświadczeń – jako uczestnika rynku kolejowego, publikacji na stronach administracji centralnej, agend europejskich, a także medialnych przekazów informacyjnych zaczerpniętych z prasy branżowej. W czasie prowadzonych badań nad analizowanym problemem podjęto szereg rozmów z osobami będącym ekspertami rynku e-administracji w celu ustalenia stanu faktycznego, nakreślenia obszaru problemowego, wyciągnięcia wniosków.

Prezentowany punkt widzenia to perspektywa menedżera zarządzającego Szybką Koleją Miejską (SKM), która jest samorządowym i jedynym w kraju miejskim przewoźnikiem kolejowym, a także jednym z elementów Warszawskiego Transportu Publicznego. Świadczy usługi na istniejących liniach zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. i jest szóstym – w oparciu o liczbę pasażerów – kolejowym przewoźnikiem w Polsce. Zapewnia mieszkańcom stolicy i okolicznych gmin wygodny dojazd do pracy czy szkoły. Pociągami SKM można podróżować po Warszawie, dojechać do Lotniska Chopina i podwarszawskich miejscowości: Otwocka, Legionowa, Radzymina, Sulejówka czy Pruszkowa, na trasach o łącznej długości ponad 160 km. Pod koniec roku, po zakończeniu odbiorów nowych pociągów, Szybka Kolej Miejska będzie drugim przewoźnikiem w Polsce z najnowocześniejszym taborem. Pojazdy stacjonują i są serwisowane na Boczniczy Kolejowej Warszawa Wola<sup>3</sup>.

W opracowaniu pominięto wątek wykorzystania technologii cyfrowych w odniesieniu do infrastruktury oraz sterowania ruchem kolejowym<sup>4</sup>, ponieważ temat ten, niezwykle istotny z punktu widzenia cyberbezpieczeństwa, wymaga szerszego ujęcia, niezwiązanego bezpośrednio z tematem pracy.

---

<sup>1</sup> <https://www.utk.gov.pl/>

<sup>2</sup> [https://european-union.europa.eu/institutions-law-budget/institutions-and-bodies/institutions-and-bodies-profiles/era\\_pl](https://european-union.europa.eu/institutions-law-budget/institutions-and-bodies/institutions-and-bodies-profiles/era_pl)

<sup>3</sup> <https://www.skm.warszawa.pl/>

<sup>4</sup> Poliński J., Ochociński K., *Cyfryzacja w transporcie kolejowym*, 2020

### 1.1 Perspektywa pasażera: Mobility as a Service, czyli e-kolej w smartfonie

W obszarze pasażerskim cyfryzacja umożliwiła przede wszystkim łatwiejsze planowanie podróży i zakup biletu. Trend ten określono terminem „Mobility as a Service”. Koncepcja MaaS zakłada, że pasażer, korzystając tylko z jednej aplikacji wybiera termin i trasę, porównuje oferty wielu przewoźników i ma szybki dostęp do systemu płatności.<sup>5</sup>

Decydując się na podróż po Polsce koleją wystarczy wybrać jedną z dostępnych aplikacji, takich jak np. rozkład-pkp.pl<sup>6</sup>. Mobilna wersja na telefony komórkowe pozwala na wyszukiwanie połączeń niemal wszystkich kolejowych przewoźników pasażerskich w kraju, jak również w Europie. Umożliwia sprawdzenie rozkładu jazdy dla danej stacji oraz - po przekierowaniu – zakup biletu. Własną aplikację mobilną posiadają m.in. PKP Intercity (IC Mobile Navigator) i POLREGIO. Szukając optymalnej trasy w mieście, warto zajrzeć na GoogleMaps, jakdojade.pl<sup>7</sup> czy strony organizatorów lokalnego transportu, takich jak portal Warszawskiego Transportu Publicznego<sup>8</sup>. W przypadku tego ostatniego bilety można kupić korzystając aż z 6 różnych aplikacji, jak np. SkyCash<sup>9</sup> czy moBILET<sup>10</sup>. Bilet – już nie papierowy – a cyfrowy, zapisany w telefonie, wystarczy pokazać na ekranie lub skasować skanując QR kod. Takie rozwiązanie jest dostępne w pociągach stołecznej Szybkiej Kolei Miejskiej.

Pasażer ery cyfryzacji jest „usieciowiony” (ang. Connected Commuter). Nawet jeśli straci zasięg w podróży, skorzysta z pokładowego WiFi. To standard nie tylko w Pendolino czy EIC, ale także w wielu pociągach przewoźników regionalnych czy najnowszych pojazdach warszawskiej SKM-ki.

W konsekwencji, komunikaty o planowanych zmianach w rozkładzie jazdy czy nagłych utrudnieniach są dostępne już nie tylko na stronach przewoźników, ale przede wszystkim w mediach społecznościowych. Na przykład Szybka Kolej Miejska posiada kanał na Facebooku - SKM Info<sup>11</sup>, który obserwuje blisko 3 tys. użytkowników. Służy on wyłącznie informacji pasażerskiej, w tym publikowaniu powiadomień o nieregularnościach w kursowaniu pociągów. Takie rozwiązanie sprawdza się również w skrajnych przypadkach – jak konflikt zbrojny w Ukrainie, podczas którego Koleje Ukraińskie informują o zmianach w rozkładzie jazdy na Facebooku i Twitterze.

Ważnym skutkiem cyfryzacji w kolejowych przewozach pasażerskich jest honorowanie elektronicznych dowodów tożsamości. W 2019 roku prezes Urzędu Transportu Kolejowego zalecił tę praktykę PKP Intercity. Dzięki temu pasażerowie posiadający bilety imienne mogą potwierdzić swoją tożsamość za pomocą aplikacji mObywatel<sup>12</sup> bez konieczności okazywania dokumentu.

### 1.2 Perspektywa przewoźnika: Project Manager as a Service, czyli e-kolej w tablecie

Cyfryzacja usprawnia także pracę przewoźników, w tym drużyn pociągowych. Szybka Kolej Miejska wyposaża wszystkich kierowników pociągów i maszynistów w urządzenia mobilne, na których mają zapisane niezbędne dokumenty służbowe. Dzięki aplikacji IBM Maximo mogą również zgłaszać usterki taboru w czasie rzeczywistym, dołączając pliki multimedialne. Powiadomienia trafiają bezpośrednio do

<sup>5</sup> <https://www.transport-publiczny.pl/mobile/mobility-as-a-service--ewolucja-w-poruszaniu-sie-po-miescie-54074.html>

<sup>6</sup> <https://rozklad-pkp.pl/pl/page/mobilne>

<sup>7</sup> <https://jakdojade.pl/warszawa/trasa/>

<sup>8</sup> <https://www.wtp.waw.pl/rozklady-jazdy/>

<sup>9</sup> <https://www.skycash.com/>

<sup>10</sup> <https://www.mobilet.pl/>

<sup>11</sup> <https://www.facebook.com/skm.warszawa.info>

<sup>12</sup> <http://yadda.icm.edu.pl/baztech/element/bwmeta1.element.baztech-09f57120-ae9b-4ca3-8c32-8105c6daf86d>

działu utrzymania technicznego, który może się odpowiednio przygotować na przyjęcie pojazdu na zapleczu technicznym, a nawet wykonać prostą naprawę na stacji końcowej.

Wykorzystanie nowoczesnych narzędzi IT usprawnia pracę na bocznicach, skraca czas potrzebny na rozwiązanie problemu, pozwala prognozować zapotrzebowanie na części, a także zarządzać ryzykiem. Podnosi zdolność przewozową, dzięki poprawie dostępności pojazdów, a także umożliwia redukcję kosztów utrzymania, dzięki optymalizacji procesów, logistyki magazynowej oraz alokowanego czasu pracy. Takie wykorzystanie technologii określa się terminem PMaaS, czyli Project Manager as a Service. System stanowi wsparcie dla menedżerów, dając im wiedzę, na podstawie której mogą efektywniej zarządzać pracą podległych im zespołów. Ułatwia kontrolę stanów magazynowych, oraz budżetu. Z IBM Maximo korzystają między innymi francuski przewoźnik SNCF czy niemiecki Deutsche Bahn. W Szybkiej Kolei Miejskiej system wprowadzono w 2019 roku. Po około dwóch latach osiągnięto satysfakcjonujący poziom wskaźników KPI. Warunkiem powodzenia było wypracowanie procesów czytelnych dla organizacji i stały monitoring wprowadzania danych przez pracowników, a także złagodzenie obaw związanych z zastąpieniem ludzi przez system.

## 2. E-administracja w pasażerskich przewozach kolejowych

W pierwszej połowie lat 90. XX wieku, gwałtowny rozwój nowoczesnych technologii informacyjnych i komunikacyjnych doprowadził do debaty politycznej nad wizją europejskiej koncepcji społeczeństwa informacyjnego. W założeniu, miała ona zapewnić gospodarce większą konkurencyjność na globalnych rynkach, na których prym wiodły USA i Japonia.<sup>13</sup> Kluczowe znaczenie w tym obszarze miał raport Komisji Europejskiej „Europa i społeczeństwo globalnej informacji. Zalecenia dla Rady Europy”<sup>14</sup> zaprezentowany w 1994 roku. Sześć lat później w Polsce powstał dokument „Społeczeństwo Globalnej Informacji w warunkach przystąpienia Polski do Unii Europejskiej”, a dziś po ponad 20 latach i pandemii Covid – 19, która bezsprzecznie przyspieszyła rozwój e-administracji, większość spraw urzędowych można załatwić nie wychodząc z domu.

Podobnie w przypadku podmiotów gospodarczych. Statystyki strony <https://www.biznes.gov.pl/> pokazują, że cieszy się ona coraz większym zainteresowaniem. Od 2019 roku, kiedy liczba wyświetleń przekroczyła 8 milionów, coroczny wzrost kształtuje się na poziomie około 2 milionów<sup>15</sup>. Do najpopularniejszych e-usług dla firm należy wydawanie zaświadczeń o niezaleganiu w podatkach i składkach ZUS oraz potwierdzających status podatnika VAT<sup>16</sup>. Dużym ułatwieniem w relacjach z urzędem będzie również umożliwienie e-doręczeń. Przedsiębiorcy będą mogli wymieniać korespondencję z administracją rządową oraz ZUS, KRUS czy NFZ już od 5 lipca 2022 roku.

Z punktu widzenia e-administracji w branży kolejowej przełomowy był 2020 rok. Jednym z powodów była pandemia i konieczność wprowadzenia zdalnego modelu działania w Urzędzie Transportu Kolejowego czuwającego nad bezpieczeństwem i regulacją rynku, respektowaniem praw pasażerów oraz wydawaniem licencji i świadectw maszynistów. Kolejnym – wejście w życie przepisów IV pakietu kolejowego w kwestii certyfikacji przewoźników kolejowych w zakresie bezpieczeństwa.

---

<sup>13</sup> Demczuk A., *Od raportu Bangemann do Strategii Europa 2020. Rozwój społeczeństwa informacyjnego w polityce Unii Europejskiej – bilans 15 lat*, 2016

<sup>14</sup> <https://mfiles.pl/pl/index.php/E-Government>

<sup>15</sup> <https://widok.gov.pl/statistics/biznes-gov-pl/>

<sup>16</sup> <https://antyweb.pl/e-daministracja-dla-firm>

Pierwszy wątek w ubiegłorocznym referacie pt. „Wybrane aspekty wdrożenia i funkcjonowania e-administracji w Polsce na przykładzie Urzędu Transportu Kolejowego” poruszyła Elżbieta Małecka, ekspertka z obszaru e-administracji. Z kolei Ignacy Góra, Prezes UTK w swoich wypowiedziach dla mediów podkreślał, że w urzędzie sprawnie działa system elektronicznego zarządzania dokumentacją a pracownicy wyposażeni w kwalifikowany podpis procedują i podpisują dokumenty w sposób cyfrowy. Internet, VPN<sup>17</sup>, platforma ePUAP i aplikacja do wideokonferencji umożliwiają zdalne korzystanie z zasobów, wymianę korespondencji z innymi podmiotami i codzienną komunikację.<sup>18</sup> Podsumowując 2020 rok podano, że do centrali urzędu wpłynęło ponad 39 tysięcy pism. Była to liczba porównywalna z 2019 rokiem. Zmniejszyła się jednak liczba pism wysyłanych pocztą tradycyjną, a wzrosła przesyłanych elektronicznie (o prawie 36%) oraz za pośrednictwem ePUAP (o około 64%).<sup>19</sup>

Drugi wątek, strategiczny z punktu widzenia sektora, zmienił całkowicie sposób certyfikacji przewoźników, eliminując papierowe składanie dokumentów i przenosząc proces do sieci. Głównym celem wprowadzenia IV pakietu kolejowego jest liberalizacja rynku i wzrost konkurencyjności międzygałęziowej kolei<sup>20</sup>. Opiera się on na dwóch filarach - technicznym, przyjętym przez Parlament Europejski i Radę w kwietniu 2016 roku oraz rynkowym, przyjętym w grudniu tego samego roku. Filar techniczny zakłada wzmocnienie roli Agencji Kolejowej Unii Europejskiej (ERA), która przejęła część kompetencji krajowych organów ds. bezpieczeństwa w państwach członkowskich Unii. W Polsce przepisy te weszły w życie w październiku 2020 roku, a ERA stała się odpowiedzialna za wydawanie przewoźnikom kolejowym jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, działając jako One Stop Shop – punkt kompleksowej obsługi.

## **2.1 One Stop Shop: punkt kompleksowej obsługi**

Zgodnie z postanowieniami IV pakietu kolejowego, w miejsce dotychczasowych certyfikatów bezpieczeństwa część A i część B - przewoźnikowi kolejowemu wydawany jest jednolity certyfikat bezpieczeństwa, który obowiązuje przez 5 lat. Dokument ten potwierdza zdolność przedsiębiorcy do spełnienia wymogów dotyczących systemu zarządzania bezpieczeństwem i warunkuje możliwość prowadzenia działalności.

Od 31 października 2020 roku wnioski o wydanie jednolitych certyfikatów bezpieczeństwa są składane wyłącznie w postaci elektronicznej w tzw. punkcie kompleksowej obsługi (OSS, ang. One Stop Shop). Do systemu wprowadzane są wszystkie niezbędne dokumenty. Aplikacja służy również korespondencji z urzędem oraz przekazaniu decyzji w sprawie wniosku. Wnioskodawca może ją również wykorzystywać do podglądu stanu realizacji swojej sprawy.

Dostęp do OSS jest możliwy po założeniu konta w systemie, na stronie <https://oss.era.europa.eu/>, gdzie należy wybrać opcję „Utwórz konto jako wnioskodawca”. Rejestracja wymaga podania imienia, nazwiska, a także adresu e-mail, na który przesyłany jest link aktywacyjny. W celach szkoleniowych umożliwiono przewoźnikom skorzystanie z testowej wersji systemu pod adresem <https://oss-uat.test-era.europa.eu/>. Dzięki temu, przedsiębiorca kolejowy, który przygotowuje się do certyfikacji, może w praktyczny sposób poznać aplikację, stworzyć fikcyjny wniosek i „przeklikać” wszystkie funkcjonalności. Urząd Transportu

<sup>17</sup> Wirtualna sieć prywatna, czyli VPN to skrót od angielskiego terminu „Virtual Private Network”.

<sup>18</sup> <https://www.rynek-kolejowy.pl/wiadomosci/dr-inz-ignacy-gora-prezes-urzedu-transportu-kolejowego-98040.html>

<sup>19</sup> <https://utk.gov.pl/pl/aktualnosci/16618,2020-w-UTK-podsumowanie-roku.html>

<sup>20</sup> <https://www.consilium.europa.eu/pl/policies/4th-railway-package/>

Kolejowego aktywnie wspiera firmy kolejowe w czasie transformacji. Publikuje praktyczne poradniki i organizuje cieszące się popularnością zajęcia w ramach Akademii Bezpieczeństwa Kolejowego<sup>21</sup>. Prezes UTK podkreślał, że wykorzystanie nowego narzędzia informatycznego to wyzwanie zarówno dla branży, jak i dla krajowych organów ds. bezpieczeństwa. Dlatego, aby umożliwić lepsze przygotowanie do realizacji zmienionych procedur UTK zachęcał do wcześniejszego składania wniosków przez OSS. Punkt Kompleksowej Obsługi.<sup>22</sup>

W przypadku Szybkiej Kolei Miejskiej ostatni certyfikat z obszaru bezpieczeństwa obowiązywał do 15 grudnia 2020 roku. Pierwotna data udostępnienia systemu OSS zaplanowana była na czerwiec 2020 roku, jednak w wyniku negocjacji na forum Unii Europejskiej wyznaczono dodatkowy czas, który miał pozwolić na zakończenie procesu transpozycji przepisów wdrażających IV pakiet kolejowy w czasie epidemii COVID-19. Na przesunięcie daty na 31 października 2020 roku zdecydowały się poza Polską: Austria, Belgia, Czechy, Estonia, Hiszpania, Irlandia, Litwa, Luksemburg, Portugalia, Szwecja, Węgry i Wielka Brytania.<sup>23</sup> Ponieważ przewidziany przez prawo termin na rozpatrzenie wniosków wynosił trzy miesiące, Spółka po konsultacji z urzędem, podjęła decyzję o hybrydowym modelu składania dokumentów. Polegał on na przekazaniu dokumentacji przygotowanej zgodnie z nowymi wytycznymi, w tradycyjnej formie, czyli poza OSS.

Pierwszy jednolity certyfikat bezpieczeństwa dla polskiego przewoźnika wydano 25 marca 2021 roku. Były nim Koleje Śląskie. Co ciekawe, objął on również stacje graniczne w Republice Czeskiej. Przewoźnikom prowadzącym działalność w co najmniej dwóch państwach członkowskich Unii Europejskiej jednolity certyfikat bezpieczeństwa wydaje Agencja Kolejowa Unii Europejskiej. Jeżeli obszar działalności obejmuje jedynie Polskę lub też stacje graniczne położone na terenie innego państwa, wnioskodawca może wybrać, czy złożyć wniosek do Agencji Kolejowej UE, czy do Prezesa UTK<sup>24</sup>. Do czasu prezentacji niniejszego referatu, już ponad 15 przewoźników pasażerskich i towarowych z sukcesem ukończyło proces certyfikacji zgodnie z nowymi zasadami<sup>25</sup>.

## 2.2 ERATV: europejska e-baza pojazdów kolejowych

Dane wszystkich typów pojazdów kolejowych dopuszczonych do eksploatacji są rejestrowane w ramach procesu wydawania zezwolenia na dopuszczenie typu i publikowane w europejskiej bazie typów pojazdów kolejowych dopuszczonych do eksploatacji (ERATV, ang. European Register of Authorised Types of Vehicles). Jest ona dostępna pod adresem: <https://eratv.era.europa.eu/eratv/>.

Wejście w życie IV pakietu kolejowego zmieniło sposób wydania zezwolenia dla typu pojazdu kolejowego<sup>26</sup>. W marcu ubiegłego roku Urząd Transportu Kolejowego opublikował nowy formularz składany za pośrednictwem punktu kompleksowej obsługi (OSS)<sup>27</sup>. Zawiera on dane techniczne pojazdu, które muszą być przesłane przez wnioskodawcę wraz z wnioskiem o wydanie zezwolenia dla typu pojazdu.

<sup>21</sup> <https://utk.gov.pl/pl/aktualnosci/17162,Praktyczne-aspekty-wprowadzenia-IV-pakietu-kolejowego.html>

<sup>22</sup> <https://utk.gov.pl/pl/aktualnosci/16019,Urzad-Transportu-Kolejowego-proponuje-wspolna-nauke-Punktu-Kompleksowej-Obslugi.html>

<sup>23</sup> <https://utk.gov.pl/pl/aktualnosci/16063,W-niektorych-krajach-IV-pakiet-od-16-czerwca.html>

<sup>24</sup> <https://utk.gov.pl/pl/aktualnosci/17095,Prezes-UTK-wydal-pierwszy-jednolity-certyfikat-bezpieczenstwa.html>

<sup>25</sup> Na podstawie rozmowy z Piotrem Sieczkowskim, Zastępcą Dyrektora Departamentu Monitorowania i Bezpieczeństwa UTK w dniu 12.05.2022 r.

<sup>26</sup> Decyzja wykonawcza Komisji nr 2011/665/UE z dnia 4 października 2011 r. w sprawie europejskiego rejestru typów pojazdów kolejowych dopuszczonych do eksploatacji (Dz. Urz. UE L 264 z 8 października 2011 r., s. 32 z późn. zm.).

<sup>27</sup> <https://utk.gov.pl/pl/aktualnosci/17102,Formularz-rejestracji-typu-pojazdu-kolejowego-w-bazie-ERATV.html?search=277258704451>

Zezwolenie warunkuje m.in. wprowadzenie pociągu do rozkładu jazdy w ruchu pasażerskim. Szybka Kolej Miejska, która kupiła 21 nowych elektrycznych zespołów trakcyjnych, przed rozpoczęciem ich eksploatacji ma obowiązek uzyskania zezwolenia dla obu typów pojazdów, którymi będzie dysponować: czteroczłonowego oraz pięcioczłonowego.

### **2.3 Utrzymanie taboru kolejowego**

Implementacja IV pakietu kolejowego nałożyła także obowiązek certyfikacji na wszystkie podmioty, które zajmują się utrzymaniem pojazdów kolejowych, czyli tzw. ECM (ang. Entity in Charge of Maintenance). Szybka Kolej Miejska zarządza, prowadzi i nadzoruje proces utrzymania pojazdów kolejowych we własnym zakresie. 7 lipca 2021 roku – jako pierwszy pasażerski przewoźnik kolejowy w Polsce – Spółka otrzymała certyfikat zgodności dla podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie taboru<sup>28</sup>. Tym razem dokumenty należało złożyć w tradycyjny, papierowy sposób. Kolejna certyfikacja, za 3 lata przebiegnie już z wykorzystaniem OSS.

### **2.4 RINF: europejska e-baza infrastruktury kolejowej**

Poza uzyskaniem certyfikatu bezpieczeństwa i dopuszczeń dla pojazdów, przedsiębiorstwo kolejowe ma obowiązek przekazania regulatorowi rynku informacji dotyczących użytkowanego zaplecza technicznego, czyli np. w przypadku Szybkiej Kolei Miejskiej - Bocznic Kolejowej Warszawa Wola. W Polsce zarządcy infrastruktury korzystają z aplikacji RINF-PL, dostępnej pod adresem <https://rinf.utk.gov.pl>.

Baza RINF<sup>29</sup> (ang. Register of Infrastructure) jest oficjalnym rejestrem infrastruktury kolejowej członków Unii Europejskiej prowadzonym przez Agencję Kolejową Unii Europejskiej. W rejestrze zbierane są parametry linii kolejowych i bocznic. Dane są gromadzone w wystandaryzowany sposób i mogą być wykorzystywane do planowania tras pociągów czy analizowania zgodności typów pojazdów z drogą kolejową. Zakres danych przekazywanych do RINF wynika bezpośrednio z Decyzji wykonawczej Komisji Europejskiej nr 2014/880/UE z dnia 26 listopada 2014 roku w sprawie wspólnych specyfikacji rejestru infrastruktury kolejowej. Dla bocznic kolejowych jest on węższy niż w przypadku linii kolejowych i dotyczy głównie parametrów geometrycznych torów i wyposażenia w urządzenia obsługi technicznej pociągu<sup>30</sup>.

Podobnie jak w przypadku obsługi OSS czy wypełniania wniosku ERATV, Urząd Transportu Kolejowego publikuje materiały wspierające użytkowników aplikacji na każdym kroku<sup>31</sup>.

---

<sup>28</sup> <https://www.skm.warszawa.pl/22-07-2021-skm-z-najnowszym-certyfikatem-bezpieczenstwa-w-obszarze-utrzymania-taboru/>

<sup>29</sup> <https://rinf.era.europa.eu/rinf/>

<sup>30</sup> <https://www.utk.gov.pl/pl/rejstry/rinf/zanim-zacziesz/14286,RINF-Zanim-zacziesz.html>

<sup>31</sup> <https://www.utk.gov.pl/pl/rejstry/rinf/12038,RINF-PL.html>

### 3. Zakończenie

Ocena funkcjonowania e-administracji w branży kolejowej z perspektywy warszawskiej Szybkiej Kolei Miejskiej wypada pozytywnie. Wydaje się, że wpływ na to mają trzy kluczowe czynniki:

- Pierwszy będący impulsem zmian, to konieczność dostosowania polskiej legislacji do unijnych przepisów unifikujących rynek kolejowy, a więc przygotowanie do wejścia w życie IV pakietu kolejowego. Kolejnym krokiem w tym obszarze będzie integracja baz zawierających dane dotyczące taboru (ERATV) i infrastruktury (RINF) oraz certyfikacja podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie (ECM) z wykorzystaniem OSS.
- Drugi o charakterze operacyjnym, polegający na umiejętnym skonstruowaniu narzędzi internetowych i zaimplementowaniu ich na lokalnym rynku, co niemal całkowicie wyeliminowało problem wyjaśnień i korekt, które wcześniej znacznie utrudniały i wydłużały załatwienie spraw w urzędzie.
- Trzeci związany z rzeczywistą realizacją przyjętej przez UTK wizji bycia nowoczesnym i otwartym urzędem dbającym o wysokie standardy wykonywania usług na rynku transportu kolejowego<sup>32</sup>. Dowodem na to jest zarówno postawa urzędników w codziennych kontaktach z przewoźnikami, jak również zaangażowanie w tworzenie materiałów edukacyjnych i organizację spotkań informacyjnych. To także dowód na to, że kluczowym elementem skutecznej e-administracji są odpowiednie zasoby ludzkie.

Wątkiem, który z pewnością wymaga refleksji i osobnego opracowania jest kwestia zabezpieczenia systemów informatycznych tak strategicznej branży, jaką jest kolej. Szczególnie w obecnej sytuacji geopolitycznej.

---

<sup>32</sup> <https://www.utk.gov.pl/pl/urzed/150,O-nas.html>