

**ROLA STRAŻY
OCHRONY KOLEI
W ZARZĄDZANIU
KRYZYSOWYM**

**Andrzej Cichy
Dariusz Zagórny
Luis Ochoa Siguencia**

Andrzej CICHY
Dariusz ZAGÓRNY
Luis OCHOA SIGUENCIA

**ROLA STRAŻY
OCHRONY KOLEI
W ZARZĄDZANIU
KRYZYSOWYM**



Instytut Badań i Innowacji w Edukacji
Częstochowa 2019

Autorzy: Andrzej CICHY, Dariusz ZAGÓRNY & Luis OCHOA SIGUENCIA

Recenzja: prof. ATH dr hab. Janusz Klisiński PhD.
Zakład Zarządzania Międzynarodowego
Akademia Techniczno-Humanistyczna

Prof. Gilberto Marzano PhD.
Universita Degli Studi di Udine
Wyższa Szkoła Pedagogiczna im. Janusza Korczaka w Warszawie

Przygotowanie redakcyjne: Fundacja Instytut Badań i Innowacji w Edukacji

Projekt graficzny okładki: Agata Chmielarz

© Fundacja Instytut Badań i Innowacji w Edukacji, Częstochowa 2019

ISBN: 978-83-950586-7-7

DOI: 10.5281/zenodo.2638924



**Instytut Badań i
Innowacji w Edukacji**

ICT & MANAGEMENT RESEARCH NETWORK

<http://research.inbie.pl/>

Monografia „**ROLA STRAŻY OCHRONY KOLEI W ZARZĄDZANIU KRYZYSOWYM**” została zrealizowana dzięki projektowi „ICT & Management Research Network”. Niniejsza monografia i cała jej zawartość odzwierciedla wyłącznie poglądy autorów. INBIE nie ponosi odpowiedzialności za jakiegokolwiek wykorzystanie informacji w niej zawartych.

Cytat: Cichy A., Zagórny D., & Ochoa Siguencia L. (2019). Rola Straży Ochrony Kolei w Zarządzaniu Kryzysowym, Częstochowa, Instytut Badań i Innowacji w Edukacji., pp. 1-239

Więcej publikacji: Instytut Badań i Innowacji w Edukacji: <http://publisher.inbie.pl>

Spis treści

WTEP	9
INTRODUCTION	12
ROZDZIAŁ I. ZARZĄDZENIE KRYZYSOWE – ISTOTA I PODSTAWY PRAWNE	15
1.1. Pojęcia ogólne - słownik terminologii zarządzania kryzysowego	15
1.2. Pojęcie i istota zarządzania kryzysowego	19
1.3. Podstawy prawne zarządzania kryzysowego	20
1.4. Zagrożenia, sytuacja kryzysowa i kryzys	25
1.4.1. Ogólna charakterystyka i klasyfikacja zagrożeń	25
1.4.1.1. Katastrofy naturalne	28
1.4.1.2. Awarie techniczne	29
1.4.2. Ujęcie sytuacji kryzysowej	30
1.4.3. Istota kryzysu	32
1.5. Infrastruktura krytyczna	34
1.5.1. Istota infrastruktury krytycznej	34
1.5.1.1. Ujęcie definicyjne infrastruktury krytycznej	34
1.5.1.2. Rodzaje infrastruktury krytycznej	35
1.5.1.3. Ochrona infrastruktury krytycznej	39

ROZDZIAŁ II. ROLA ZARZĄDZANIA KRYZYSOWEGO W UJĘCIU SYSTEMOWYM - JEGO FUNKCJE, FAZY I INSTYTUCJE..... 43

2.1. Funkcje zarządzania kryzysowego 43

2.2. Fazy i zasady zarządzania kryzysowego 47

2.2.1. Fazy zarządzania kryzysowego..... 47

2.2.2. Zasady zarządzania kryzysowego 56

2.3. Instytucje zarządzania kryzysowego 58

ROZDZIAŁ III. ZADANIA STRAŻY OCHRONY KOLEI JAKO ORGANU ZAPEWNIAJĄCEGO BEZPIECZEŃSTWO I PORZĄDEK NA OBSZARACH KOLEJOWYCH..... 69

3.1. Straż Ochrony Kolei - historia funkcjonowania w Polsce..... 69

3.2. Struktura organizacyjna Straży Ochrony Kolei 76

3.2.1. Status prawny i organizacyjny Straży Ochrony Kolei 79

3.2.2. Zakres działania Straży Ochrony Kolei..... 79

3.2.3. Zadania i uprawnienia Straży Ochrony Kolei..... 80

3.2.4. Rola Straży Ochrony Kolei na obszarach kolejowych..... 83

3.2.5. Obszar działania Straży Ochrony Kolei 84

3.3. Współpraca Straży Ochrony Kolei z innymi służbami mundurowymi oraz instytucjami i podmiotami w zakresie bezpieczeństwa i porządku publicznego 85

3.4 Struktura organizacyjna Komendy Regionalnej Straży Ochrony Kolei w Katowicach - podstawowe zadania oraz zakres działania..... 96

3.4.1. Zakres działania Komendy Regionalnej Straży Ochrony Kolei w Katowicach..... 97

3.6. Rola i zadania Straży Ochrony Kolei w zarządzaniu kryzysowym - ochrona infrastruktury krytycznej	105
3.6.1. Zasadnicze zadania Straży Ochrony Kolei na poszczególnych stopniach alarmowych	107
3.7. Przypadki praktycznego wykorzystania procedur reagowania kryzysowego na obszarze działania Komendy Regionalnej Straży Ochrony Kolei w Katowicach.	110
ROZDZIAŁ IV. ZADANIA I UPRAWNIENIA STRAŻY OCHRONY KOLEI W ZARZĄDZANIU KRYZYSOWYM NA OBSZARZE DZIAŁANIA KOMENDY REGIONALNEJ STRAŻY OCHRONY KOLEI W KATOWICACH - METODOLOGIA BADAŃ WŁASNYCH.....	113
4.1. Przedmiot i cel badań	113
4.2. Problemy i pytania badawcze	114
4.3. Hipotezy badawcze	117
4.4. Metody, techniki i narzędzia badawcze	118
4.5. Organizacja i przebieg badań	118
ROZDZIAŁ V. ZADANIA I UPRAWNIENIA STRAŻY OCHRONY KOLEI W ZARZĄDZANIU KRYZYSOWYM NA OBSZARZE DZIAŁANIA KOMENDY REGIONALNEJ STRAŻY OCHRONY KOLEI W KATOWICACH - ANALIZA WYNIKÓW BADAŃ WŁASNYCH.....	129
5.1. Charakterystyka obiektu badań	129
5.2. Analiza wyników badań przeprowadzonych z osobami postronnymi korzystającymi z usług kolei, tj. będącymi na dworcach, przystankach osobowych, w pociągach; czyli z osobami przebywającymi na obszarach kolejowych	131
5.3. Analiza wyników badań przeprowadzonych z kierownictwem Komendy Regionalnej Straży Ochrony Kolei w Katowicach	151

5.4. Podsumowanie wyników badań własnych.....	170
ZAKOŃCZENIE	173
Załącznik 1. Kwestionariusz ankiety skierowanej do osób postronnych, korzystających z usług kolei, tj. będących na dworcach, przystankach osobowych, w pociągach, czyli do osób przebywających na obszarach kolejowych.	175
Załącznik 2. Kwestionariusz wywiadu skierowanego do kierownictwa Komendy Regionalnej Straży Ochrony Kolei Katowicach.	184
BIBLIOGRAFIA	193
Wydawnictwa zwarte:	193
Wydawnictwa ciągłe:	194
Akty prawne:	194
Inne źródła:.....	198
Netografia:	198
Spis rysunków:	201
Spis map:	202
Spis tabel:	202
Spis wykresów:.....	203

W dobie dzisiejszych czasów bezpieczeństwo obywateli i odpowiednio - prawidłowe funkcjonowanie formacji, jaką jest Straż Ochrony Kolei, powinny stanowić wartości podlegające szczególnej ochronie. Do podstawowych czynników, które mają wpływ na szeroko rozumiany stan bezpieczeństwa na obszarach kolejowych należy zaliczyć przede wszystkim sprawne funkcjonowanie tej służby – bezpieczeństwa i porządku publicznego, a także jej zdolność do efektywnego prognozowania, przewidywania zdarzeń kryzysowych, zagrożeń związanych z przestępczością i innymi zjawiskami patologicznymi.

Straż Ochrony Kolei to umundurowana i uzbrojona formacja z wieloletnimi tradycjami, nierozzerwalnie związanymi z odrodzoną w 1918 roku Rzeczpospolitą Polską. Na przestrzeni lat zmieniała się nazwa tej instytucji oraz jej podległość, ale niezmiennie jednak stała ona na straży porządku i bezpieczeństwa na obszarach kolejowych, a zapewnienie ochrony życia i zdrowia osób przebywających na obszarze kolejowym, w pociągach i innych pojazdach kolejowych, było ważnym zadaniem funkcjonariuszy Straży Ochrony Kolei. Pozycja Straży Ochrony Kolei w systemie bezpieczeństwa naszego kraju kształtowała się na różnym poziomie. Bez względu na nazwę, strukturę, czy podporządkowanie, formacja ta zawsze była uzbrojona. Zapewnienie bezpieczeństwa należy do wielu organów, jednak Straż Ochrony Kolei odgrywa tutaj szczególną i znaczącą rolę. Niniejsze opracowanie poświęcone jest Straży Ochrony Kolei, jako podstawowej, wyspecjalizowanej formacji odpowiedzialnej za utrzymanie porządku i bezpieczeństwa na obszarach kolejowych Rzeczypospolitej Polskiej.

Szczególnym jej celem jest przybliżenie roli i zadań Straży Ochrony Kolei w zarządzaniu kryzysowym oraz ukazanie zagrożeń występujących na podległych jej terenach kolejowych, a także sposobów ich zapobiegania, jak również zwalczania patologii społecznych, przestępstw oraz wykroczeń szczególnie uciążliwych dla społeczeństwa korzystającego z usług kolei. Publikację oparto na analizie literatury specjalistycznej, ustaw oraz rozporządzeń, a także wiadomości przekazanych przez osoby funkcyjne, zatrudnione w Komendzie Regionalnej Straży Ochrony Kolei w Katowicach. W trakcie pisania książki posłużono się również źródłami internetowymi oraz

informatorem i czasopismami kolejowymi. Wykorzystano w niej metodę sondażu diagnostycznego z techniką ankiety i wywiadu oraz narzędziami w postaci odpowiednich kwestionariuszy. Ankietę skierowano do dwóch grup badawczych. Pierwsza grupa to osoby korzystające z usług kolei, przebywające na obszarach kolejowych, ale też te, które mają styczność zarówno z funkcjonariuszami Straży Ochrony Kolei patrolującymi dworce, pociągi i tereny kolejowe, jak również są potencjalnymi świadkami negatywnych zdarzeń, występujących na obszarach kolejowych. Druga grupa to kierownictwo - osoby funkcyjne Komendy Regionalnej Straży Ochrony Kolei w Katowicach, które ponoszą odpowiedzialność za problemy związane z występującymi zagrożeniami i zagadnieniami z zakresu zarządzania kryzysowego.

Opracowanie składa się z pięciu rozdziałów, tj. z czterech teoretycznych oraz jednego praktycznego.

Pierwszy rozdział poświęcony został przybliżeniu ogólnych definicji i podstaw prawnych funkcjonowania zarządzania kryzysowego. Przedstawiono w nim również pojęcia używane w terminologii zarządzania kryzysowego. Opisane zostały tu również zagrożenia i sytuacje kryzysowe, a także ochrona infrastruktury krytycznej.

Drugi rozdział prezentuje funkcje, fazy oraz instytucje biorące udział w zarządzaniu kryzysowym, a także zasady zarządzania kryzysowego w ujęciu systemowym.

Trzeci rozdział ukazuje rolę i zadania Straży Ochrony Kolei, jako organu odpowiedzialnego za utrzymanie porządku i bezpieczeństwa na obszarach kolejowych. Przedstawiona jest tutaj historia tej formacji oraz funkcjonowanie w czasach obecnych. Przybliżono w nim także kwestię współpracy tej służby z innymi formacjami i podmiotami odpowiedzialnymi za bezpieczeństwo. Zarysowano też strukturę organizacyjną Komendy Regionalnej Straży Ochrony Kolei w Katowicach.

Rozdział czwarty zawiera metodologię badań własnych. Ukazane są tutaj: przedmiot i cel badań, problemy i pytania badawcze, jak również hipotezy, jakie postawiono do realizacji zamierzeń pracy. Wskazano poza tym metody, techniki i narzędzia badawcze oraz opisano organizację i przebieg tych badań.

Rozdział piąty stanowi część empiryczną. Początek tego rozdziału przedstawia charakterystykę obiektu badań. Kolejne podrozdziały zawierają analizę wyników badań, przeprowadzonych z osobami korzystającymi z usług kolei i na tych obszarach przebywających, a także z kierownictwem - osobami funkcyjnymi Komendy Regionalnej Straży Ochrony Kolei w Katowicach. Wyniki badań ukazują poziom bezpieczeństwa na terenach kolejowych oraz odzwierciedlają podejście społeczeństwa do funkcjonariuszy Straży Ochrony Kolei, pełniących służbę na kolei - ich opinie co do skuteczności działań tej formacji. Przedstawione są tutaj również oczekiwania ludzi i ich niepokoje oraz wskazówki co do miejsc szczególnie niebezpiecznych. Pokazane są - w oczach opinii publicznej, pozytywne strony i niedociągnięcia, które będą musiały ulec zmianom, aby skuteczniej zapewnić bezpieczeństwo społeczeństwu na tych terenach kolejowych.

INTRODUCTION

In the era of modern times, the security of citizens and properly - the proper functioning of the formation, which is the Railway Protection Guard, should constitute values subject to special protection. The basic factors that have an impact on the broadly understood state of safety in railway areas include above all the efficient functioning of this service - public safety and order, as well as its ability to effectively forecast, predict crisis events, threats related to crime and other pathological phenomena.

The Railway Protection Guard is a uniformed and armed formation with many years of tradition, inseparably connected with the Republic of Poland revived in 1918. Over the years, the name of this institution and its subordination have changed, but it has invariably kept order and safety in railway areas, and ensuring the protection of life and health of persons staying in the railway area, on trains and other railway vehicles, was an important task of the officers of the Railway Security Guard. The position of the Rail Protection Guard in the security system of our country was at a different level. Regardless of the name, structure or subordination, this formation has always been armed. Ensuring security belongs to many bodies, however, the Railway Guards here play a special and significant role. This study is devoted to the Guard of Railway Protection as the basic, specialized formation responsible for maintaining order and security in the railway areas of the Republic of Poland.

Its specific goal is to familiarize the role and tasks of the Railway Guards in crisis management and showing threats occurring in its railway areas, as well as ways of preventing them, as well as combating social pathologies, crimes and offenses particularly burdensome for the society using railway services. The publication was based on the analysis of specialist literature, laws, and ordinances, as well as messages provided by functionaries employed at the Regional Headquarters of the Railway Protection Guard in Katowice.

While writing the book, Internet sources, as well as railway magazines and journals, were also used. It uses the method of a diagnostic survey with a questionnaire and interview technique and tools in the form of appropriate questionnaires. The survey addressed to two research groups. The first group are people using railway services, staying in the railway areas, but also those who

are in contact with the officers of the Rail Protection Guard patrolling stations, trains, and railway areas, as well as are potential witnesses of negative events occurring in railway areas. The second group is the management - functionaries of the Regional Command of the Railway Security Guard in Katowice, who is responsible for problems related to the occurring threats and issues in the field of crisis management.

The study consists of five chapters, i.e. four theoretical and one practical.

The first chapter is devoted to the approximation of general definitions and the legal basis for the functioning of crisis management. It also presents the concepts used in the terminology of crisis management. Also described are threats and crisis situations, and protection of critical infrastructure.

The second chapter presents the functions, phases, and institutions involved in crisis management as well as crisis management principles in systemic terms.

The third chapter shows the role and tasks of the Rail Protection Guard as the authority responsible for maintaining order and security in railway areas. Here is presented the history of this formation and functioning in present times. It also outlines the issue of cooperation between this service with other formations and entities responsible for security. The organizational structure of the Regional Headquarters of the Railway Protection Guard in Katowice has also been outlined.

The fourth chapter contains the methodology of own research. The following are shown here: the subject and purpose of the research, problems and research questions, as well as the hypotheses that have been put forward for the implementation of the intended work. Additionally, methods, techniques and research tools were indicated and the organization and conduct of these tests were described.

The fifth chapter is an empirical part. The beginning of this chapter presents the characteristics of the research object. The following subsections contain the analysis of the results of tests carried out with people using the railway services and those staying areas, as well as with the management - functionaries of the Regional Command of the Railway Security Guard in Katowice. The results of the research show the level of safety in railway areas and reflect the society's approach to the officers of the Rail Protection Guard who serve on the railway -

their opinions on the effectiveness of this formation's operation. Here are also presented the expectations of people and their anxieties and hints about particularly dangerous places. Shown are - in the eyes of the public opinion - positive aspects and shortcomings that will have to be changed in order to more effectively ensure the safety of the public in these railway areas.

ROZDZIAŁ I. ZARZĄDZENIE KRYZYSOWE – ISTOTA I PODSTAWY PRAWNE

1.1. Pojęcia ogólne - słownik terminologii zarządzania kryzysowego

Kryzys - sytuacja, w której istnieje zagrożenie dla podstawowych wartości, interesów i celów partii, grup społecznych lub zagrożone są prawa i swobody obywateli, ich życie i mienie.¹

Intensywność kryzysu - wynikowy poziom gwałtowności sytuacji w czasie trwania kryzysu. Może zmienić się od stanu nie używania przemocy, poprzez mniejsze starcia siłowe, aż do rozwiązania siłowego.²

Cykl życia kryzysu - przebieg intensywności kryzysu w poszczególnych stanach kryzysowych – zaczyna się od stanu stabilności (pokoju), przechodzi przez kolejne narastające 3 stany intensywności, aż do ustabilizowania się na nowym poziomie stabilności (lub intensywności).³

Zarządzanie kryzysowe - procedury i działania mające na celu:

- zminimalizowanie prawdopodobieństwa wystąpienia kryzysu;
- uzyskanie kontroli nad kryzysem;
- umożliwienie zarządzającym takie działania, które kierowałyby rozwój kryzysu w stronę rozwiązań możliwych do przyjęcia;
- minimalizację skutków kryzysu;
- likwidację skutków i odbudowę.⁴

Reagowanie kryzysowe - czynności przewidziane przez decydentów i sztaby dla wspierania działań zarządzania kryzysowego w momencie powstania kryzysu (patrz wyżej).⁵

1J. Wnuczek, H. Cebrat, Przystosowanie obronne. Wybrane problemy zarządzania kryzysowego, Wydawnictwo ATH, Bielsko-Biała 2005, s. 24.

2Ibidem, s. 24.

3Ibidem, s. 24.

4Ibidem, s. 24.

5Ibidem, s. 24.

Waga kryzysu - wskaźnik określający stopień zagrożenia priorytetowych wartości, interesów i celów, postrzegany przez poszczególne strony w kategoriach rozmiaru i bliskości w czasie.⁶

Zarządzanie - zestaw działań (obejmujący planowanie i podejmowanie decyzji, organizowanie, przewodzenie, tj. kierowanie ludźmi i kontrolowanie) i wykonywanych z zamiarem osiągnięcia celów w sposób sprawny i skuteczny.⁷

Planowanie - wytyczenie celów i określenie sposobu ich najlepszej realizacji.⁸

Cele strategiczne - cele ustalone na najwyższym szczeblu i dla najwyższego kierownictwa.⁹

Plan strategiczny - ogólny plan zawierający decyzje dotyczące priorytetów i działań niezbędnych do osiągnięcia celów strategicznych.¹⁰

Plan reakcji - plan opracowany w celu zareagowania na nieprzewidziane okoliczności.¹¹

Standardowa operacyjna procedura działania - plan ciągły określający kroki, jakie należy podjąć w określonych okolicznościach.¹²

Prognozowanie - proces opracowywania założeń lub przesłanek dotyczących przyszłości albo ewentualnych zdarzeń, które mogą być wykorzystane w planowaniu, czy też podejmowaniu decyzji.¹³

Koordynacja - proces integrowania działań różnych służb, organizacji.¹⁴

6Ibidem, s. 24.

7Ibidem, s. 24.

8Ibidem, s. 24.

9Ibidem, s. 25.

10Ibidem, s. 25.

11Ibidem, s. 25.

12Ibidem, s. 25.

13Ibidem, s. 25.

14Ibidem, s. 25.

Stany kryzysowe - względne poziomy gwałtowności i sytuacji w ciągu cyklu życia kryzysu; rozróżnia się 6 stanów: pokój, niezgoda, konfrontacja, walka zbrojna (użycie siły), wygasanie i nowa stabilność.¹⁵

Bezpośredniość kryzysu - okres trwania powagi kryzysu - warunkuje ilość czasu na podjęcie decyzji.¹⁶

Skala zagrożenia - stopień zagrożenia wynikający z powagi kryzysu - determinuje wielkość zagrożeń dla celów, interesów i wartości stron.¹⁷

Kłęska żywiołowa - katastrofa naturalna albo awaria techniczna, których skutki zagrażają życiu lub zdrowiu dużej liczby osób, mieniu w wielkich rozmiarach, czy środowisku na znacznych obszarach, a pomoc i ochrona mogą być skutecznie podjęte tylko przy zastosowaniu nadzwyczajnych środków, we współdziałaniu różnych organów i instytucji oraz specjalistycznych służb i formacji, działających pod jednolitym kierownictwem.¹⁸

Katastrofa naturalna - zdarzenia związane z działaniem sił natury, w szczególności: wyładowania atmosferyczne, wstrząsy sejsmiczne, silne wiatry, intensywne opady atmosferyczne, długotrwałe występowanie ekstremalnych temperatur, osuwiska ziemi, pożary, susze, powodzie, zjawiska lodowe na rzekach, morzu oraz jeziorach i zbiornikach wodnych, masowe występowanie szkodników, chorób roślin lub zwierząt albo chorób zakaźnych ludzi, albo też działanie innego żywiołu.¹⁹

Awaria techniczna - gwałtowne, nieprzewidziane uszkodzenie obiektu budowlanego, urządzenia technicznego albo systemu urządzeń technicznych; powodujące przerwę w ich używaniu, względnie utratę ich właściwości.²⁰

Zdarzenie o charakterze terrorystycznym - sytuacja powstała na skutek czynu określonego w art. 115 § 20 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. - Kodeks karny (t. j. Dz. U. z 2017 r., poz. 2204, z 2018 r., poz. 20, 305, 663), albo

¹⁵Ibidem, s. 25.

¹⁶Ibidem, s. 25.

¹⁷Ibidem, s. 25.

¹⁸Ibidem, s. 25.

¹⁹Ibidem, s. 26.

²⁰Ibidem, s. 26.

zagrożenie zaistnienia takiego czynu, mogącego doprowadzić do sytuacji kryzysowej.²¹

Inne miejscowe zagrożenie - rozumie się przez to zdarzenie wynikające z rozwoju cywilizacyjnego i naturalnych praw przyrody, niebędące pożarem, ani klęską żywiołową, stanowiące zagrożenie dla życia, zdrowia, mienia lub środowiska, któremu zapobieżenie albo którego usunięcie skutków nie wymaga zastosowania nadzwyczajnych środków.²²

Masowe zagrożenie - sytuacja wywołana działaniem sił natury, awariami technicznymi bądź innymi zdarzeniami, która stwarza potencjalną możliwość utraty zdrowia, życia ludzkiego lub wystąpienia szkody w mieniu albo też środowisku, charakteryzująca się dużym obszarem objętym zagrożeniem lub dużą liczbą zagrożonych osób.²³

Stan wyjątkowy - sytuacja szczególnego zagrożenia konstytucyjnego ustroju państwa, bezpieczeństwa obywateli lub porządku publicznego, w tym spowodowanego działaniami terrorystycznymi, które nie może być usunięte poprzez użycie zwykłych środków konstytucyjnych.²⁴

Stan wojenny - zewnętrzne zagrożenie państwa, w tym spowodowane działaniami terrorystycznymi, zbrojną napaścią na terytorium RP albo sytuacja implikująca konieczność realizacji zobowiązań do wspólnej obrony przeciwko agresji, wynikającej z umowy międzynarodowej.²⁵

21K. Sienkiewicz - Małyjurek, F. R. Krynojewski, Zarządzanie kryzysowe w administracji publicznej. Zarządzanie bezpieczeństwem, Wydawnictwo Difin, Warszawa 2010, s. 27.

22Ibidem, s. 27.

23Ibidem, s. 27.

24Ibidem, s. 27.

25Ibidem, s. 28.

1.2. Pojęcie i istota zarządzania kryzysowego

Zarządzanie kryzysowe jest dziedziną zarządzania publicznego, usługą społeczną realizowaną przez samorządy na rzecz wspólnoty lokalnej.²⁶ To działalność organów administracji publicznej, będąca elementem kierowania bezpieczeństwem narodowym, która polega na zapobieganiu sytuacjom kryzysowym, przygotowaniu do przejmowania nad nimi kontroli w drodze zaplanowanych działań, reagowaniu w przypadku wystąpienia sytuacji kryzysowych, usuwaniu ich skutków oraz odtwarzaniu zasobów i infrastruktury krytycznej.²⁷

Zarządzania kryzysowego nie można postrzegać jako oddzielnej formy organizacyjnej na rzecz radzenia sobie z sytuacjami określanymi jako kryzysowe. Jest to bowiem fragment szerszego zakresu działań w dziedzinie bezpieczeństwa narodowego, w tym obrony narodowej.²⁸

W administracji publicznej zarządzanie kryzysowe jest integralną częścią szeroko rozumianego bezpieczeństwa narodowego. Spełnia zasadniczą rolę przy rozwiązywaniu - pod presją czasu - tzw. sytuacji kryzysowych, które wiążą się z ryzykiem, napięciem, czyli sytuacji groźnych dla bezpieczeństwa. Przeznaczone jest do przeciwdziałania zagrożeniom, przygotowania się na wypadek ich ewentualnego wystąpienia oraz utrzymania, czy też przywracania stanu stabilizacji. Zarządzanie kryzysowe jest działaniem realizowanym przez organy władzy na wszystkich szczeblach organizacji państwa, angażującym wyspecjalizowane, niemalże wszystkie organizacje, inspekcje, straże, a także społeczeństwo. Ma ono na celu minimalizację potencjalnych zagrożeń oraz sprawne i skuteczne przeprowadzenie działań w momencie ich wystąpienia. Ta sprawność i skuteczność zależy przede wszystkim od umiejętności, kompetencji i doświadczenia, biorących się przede wszystkim z wiedzy zarówno osób, które kierują działaniami, jak i jednostek które biorą udział w akcjach ratowniczych. W zarządzaniu kryzysowym ważna jest sprawność, czyli zdolność do osiągnięcia zaplanowanych celów, a także skuteczność - stopień ich osiągnięcia.

26K. Sienkiewicz – Małyjurek, Skuteczne zarządzanie kryzysowe. Zarządzanie bezpieczeństwem, Wydawnictwo Difin SA, Warszawa 2015, s. 17.

27Ustawa z dnia 26 kwietnia 2007 r. o zarządzaniu kryzysowym (t. j. Dz. U. z 2018 r., poz. 1401, 1560), art. 1.

28R. Jakubczak, Obrona narodowa w tworzeniu bezpieczeństwa III RP. Podręcznik dla studentów i studentek, Dom Wydawniczy Bellona, Warszawa 2003, s. 145.

Ma ono również zapewnić racjonalne podejmowanie działań i gospodarowanie zasobami, czyli musi umożliwić taki ich dobór oraz alokację, która zapewni maksymalizację efektów. Chodzi tutaj o sposób wykorzystania zasobów.²⁹

1.3. Podstawy prawne zarządzania kryzysowego

Mówiąc o podstawach prawnych zarządzania kryzysowego musimy w pierwszej kolejności przywołać Konstytucję Rzeczypospolitej Polskiej, która jest dokumentem najwyższej rangi w zakresie regulacji problematyki bezpieczeństwa. Wymienia ona trzy rodzaje stanów nadzwyczajnych:

- stan wojenny,
- stan wyjątkowy,
- stan klęski żywiołowej.

Zagłębiając się w pojęcie stanu nadzwyczajnego, należy przez to rozumieć pojawienie się w państwie sytuacji szczególnego zagrożenia, którego rozwiązanie wymaga sięgnięcia po środki szczególne, gdyż zwykłe środki konstytucyjne są niewystarczające. Środki te mogą być wprowadzone tylko na podstawie ustawy, w drodze rozporządzenia, które podlega dodatkowemu podaniu do publicznej wiadomości. Odrębne ustawy nakreślają zasady działania organów władzy publicznej, jak również zakres, w jakim mogą zostać ograniczone wolności oraz prawa człowieka i obywatela.

W zakresie funkcjonowania państwa bardzo ważne znaczenie posiadają zapisy, m. in. takie, iż w czasie stanu nadzwyczajnego nie mogą być zmienione: Konstytucja, ordynacje wyborcze do Sejmu, Senatu i organów samorządu terytorialnego, ustawa o wyborze Prezydenta Rzeczypospolitej oraz ustawy o stanach nadzwyczajnych. Ważne jest także to, że w czasie stanu nadzwyczajnego oraz w ciągu 90 dni po jego zakończeniu nie może być skrócona kadencja Sejmu, przeprowadzane referendum ogólnokrajowe, nie mogą być przeprowadzane wybory do Sejmu, Senatu, organów samorządu terytorialnego oraz wybory Prezydenta Rzeczypospolitej, a kadencje tych organów ulegają odpowiedniemu przedłużeniu. Wybory do organów samorządu

29K. Sienkiewicz – Małjurek, F. R. Krynojewski, Zarządzanie kryzysowe..., op. cit., s. 11-12.

terytorialnego są możliwe tylko tam, gdzie nie został wprowadzony stan nadzwyczajny.³⁰

Podstawowym aktem prawnym regulującym działania w zakresie zarządzania kryzysowego jest ustawa z dnia 26 kwietnia 2007 r. o zarządzaniu kryzysowym (t. j. Dz. U. z 2018 r., poz. 1401, 1560). Określa ona organy odpowiedzialne, struktury decyzyjne, a także zadania organizacyjne, logistyczne i finansowe, realizowane w tej dziedzinie. Stwarza tym samym fundamenty systemu zarządzania kryzysowego, którego funkcjonowanie musi być zgodne z Konstytucją Rzeczypospolitej Polskiej. Aktami dopełniającymi systemowe podstawy zarządzania kryzysowego są ustawy wprowadzające stany nadzwyczajne, którymi są:³¹

- Ustawa z dnia 18 kwietnia 2002 r. o stanie klęski żywiołowej (t. j. Dz. U. z 2017 r., poz. 1897);
- Ustawa z dnia 21 czerwca 2002 r. o stanie wyjątkowym (t. j. Dz. U. z 2017 r., poz. 1928);
- Ustawa z dnia 29 sierpnia 2002 r. o stanie wojennym oraz o kompetencjach Naczelnego Dowódcy Sił Zbrojnych i zasadach jego podległości konstytucyjnym organom Rzeczypospolitej Polskiej (t. j. Dz. U. z 2017 r., poz. 1932).

Ustawa o stanie wyjątkowym określa zasady wprowadzenia i zniesienia stanu wyjątkowego, a także zakres ograniczenia praw i swobód obywatelskich. Stan ten może wprowadzić Prezydent na wniosek Rady Ministrów na czas oznaczony, lecz nie dłuższy niż 90 dni, w części albo na całym terytorium kraju. Prezydent może również przedłużyć stan wyjątkowy za zgodą Sejmu, ale tylko raz i na okres nie dłuższy niż 60 dni. Skutkiem jego wprowadzenia przedłużone zostają kadencje władz krajowych o czas trwania tego stanu. Kolejny z wymienionych aktów - ustawa o stanie wojennym oraz o kompetencjach Naczelnego Dowódcy Sił Zbrojnych i zasadach jego podległości konstytucyjnym organom Rzeczypospolitej Polskiej, określa tryb jego wprowadzenia, zasady działania władzy publicznej oraz zakres ograniczeń wolności i praw człowieka w czasie obowiązywania stanu wojennego. W Polsce stan ten może być wprowadzony przez Prezydenta Rzeczypospolitej na wniosek

³⁰Ibidem, s. 16.

³¹Ibidem, s. 17.

Rady Ministrów w formie rozporządzenia na części, albo na całym terytorium państwa. Stwarza on możliwość ograniczania wolności oraz praw człowieka i obywatela, a także zmiany kompetencji organów władzy publicznej. Podobnie ustawa o stanie klęski żywiołowej określa tryb wprowadzania tego stanu, zasady działania organów władzy państwowej, a także zakres ograniczeń wolności i praw człowieka w tym czasie. Stan klęski żywiołowej wprowadzany jest przez Radę Ministrów w drodze rozporządzenia na wniosek właściwego wojewody, albo z własnej inicjatywy. Może objąć obszar, na którym wystąpiła klęska, a także tereny, gdzie wystąpiły lub mogą wystąpić jej skutki. Stan klęski żywiołowej nie może przekroczyć 30 dni, a ponadto przez okres 90 dni od dnia jego zakończenia nie mogą się odbyć wybory, ani referendum.³²

Zadania organów administracji rządowej i samorządowej, realizowane w ramach zarządzania kryzysowego, zostały zawarte również w takich aktach prawnych jak:

- Ustawa z dnia 23 stycznia 2009 r. o wojewodzie i administracji rządowej w województwie (t. j. Dz. U. z 2017 r., poz. 2234);
- Ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa (t. j. Dz. U. z 2018 r., poz. 913, 1000, 1432);
- Ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (t. j. Dz. U. z 2018 r., poz. 995, 1000, 1349, 1432);
- Ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym ((t. j. Dz. U. z 2018 r., poz. 994, 1000, 1349, 1432);
- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 20 lutego 2003 r. w sprawie szczegółowych zasad udziału pododdziałów i oddziałów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej w zapobieganiu skutkom klęski żywiołowej lub ich usuwaniu (Dz. U. z 2003 r., nr 41, poz. 347);
- Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 8 listopada 2002 r. w sprawie wymagań, jakimi powinien odpowiadać plan postępowania na wypadek zagrożenia życia lub zdrowia ludzkiego, mienia oraz środowiska naturalnego (Dz. U. z 2002 r., nr 194, poz. 1632);
- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 30 kwietnia 2010 r. w sprawie Narodowego Programu Ochrony Infrastruktury Krytycznej(Dz. U. z 2010 r., nr 83, poz. 541);

³²Ibidem, s. 17.

- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 30 kwietnia 2010 r. w sprawie planów ochrony infrastruktury krytycznej (Dz. U. z 2010 r., nr 83, poz. 542);
- Zarządzenie Nr 86 Prezesa Rady Ministrów z dnia 14 sierpnia 2008 r. w sprawie organizacji i trybu pracy Rządowego Zespołu Zarządzania Kryzysowego (M. P. z 2008 r., nr 61, poz. 538);
- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 30 kwietnia 2010 r. w sprawie Raportu o zagrożeniach bezpieczeństwa narodowego (Dz. U. z 2010 r., nr 83, poz. 540);
- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 15 grudnia 2009 r. w sprawie określenia organów administracji rządowej, które utworzą centra zarządzania kryzysowego, oraz sposobu ich funkcjonowania (Dz. U. z 2009 r., nr 226, poz. 1810);
- Rozporządzenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 10 lipca 2008 r. w sprawie organizacji i trybu działania Rządowego Centrum Bezpieczeństwa (Dz. U. z 2008 r., nr 128, poz. 821).³³

W przygotowaniu jest również projekt ustawy o ochronie ludności, którego zakres obejmuje m.in.: zasady organizacji działań, informowania, ostrzegania i alarmowania, organy właściwe w zakresie ochrony ludności, a także prawa, obowiązki i zasady edukacji dla bezpieczeństwa oraz reguły finansowania.³⁴

W Polsce regulacje w zakresie zarządzania kryzysowego są oczywiście dostosowane do wymagań Unii Europejskiej. Wśród przepisów unijnych największy wpływ na polskie ustawodawstwo w tym obszarze mają takie akty prawne, jak:

- Traktat ustanawiający Konstytucję dla Europy (Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej (C 310, Tom 47, 16 grudnia 2004 r.);
- Dyrektywa Rady Europy nr 82/501/EEC z dnia 24 czerwca 1982 r. o zagrożeniach wypadkami spowodowanymi działalnością przemysłu (Seveso);
- Dyrektywa Rady Europy 96/82/EC z dnia 9 grudnia 1996 r. o kontroli zagrożeń poważnymi wypadkami (Seveso II);

³³Ibidem, s. 17-18.

³⁴Ibidem, s. 18.

- Decyzja Rady Europy nr 91/396/EEC z dnia 29 lipca 1991 r. w sprawie europejskiego, alarmowego numeru telefonu;
- Dyrektywa 2007/60/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. w sprawie oceny ryzyka powodziowego i zarządzania nim;
- Dyrektywa Rady 2008/114/WE z dnia 8 grudnia 2008 r. w sprawie rozpoznawania i wyznaczania europejskiej infrastruktury krytycznej oraz oceny potrzeb w zakresie poprawy jej ochrony;
- Decyzja Rady 2008/617/WSiSW z dnia 23 czerwca 2008 r. w sprawie usprawnienia współpracy pomiędzy specjalnymi jednostkami interwencyjnymi państw członkowskich Unii Europejskiej w sytuacjach kryzysowych;
- Decyzja ramowa Rady 2008/919/WSiSW z dnia 28 listopada 2008 r. zmieniająca decyzję ramową 2002/475/WSiSW w sprawie zwalczania terroryzmu;
- Konwencja Rady Europy o zapobieganiu terroryzmowi, sporządzona w Warszawie dnia 16 maja 2005 r. (Dz. U. z 2008 r., nr 161, poz. 998);
- Konwencja o ochronie fizycznej materiałów jądrowych wraz z załącznikami I i II, otwarta do podpisu w Wiedniu i w Nowym Jorku w dniu 3 marca 1980 r. (Dz. U. z 1989 r., nr 17, poz. 93);
- Międzynarodowa Konwencja w sprawie zwalczania aktów terroryzmu jądrowego, przyjęta przez Zgromadzenie Ogólne Narodów Zjednoczonych dnia 13 kwietnia 2005 r. (Dz. U. z 2010 r., nr 112, poz. 740).³⁵

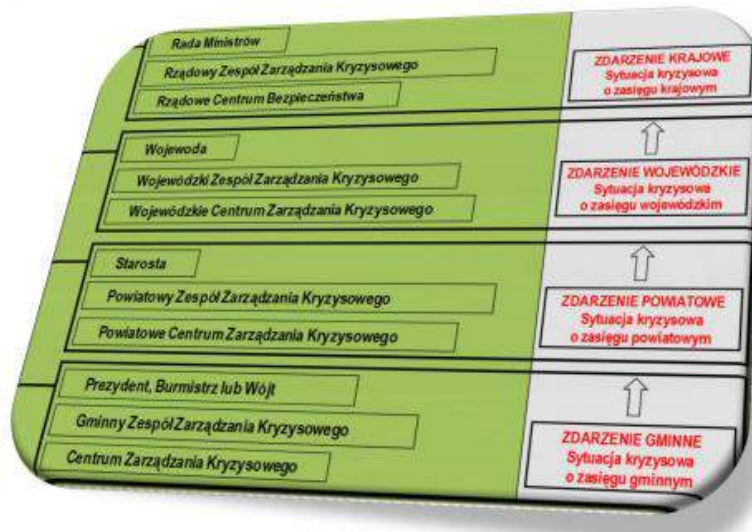
Biorąc pod uwagę dynamikę kategorii: zagrożenie i bezpieczeństwo; konieczne jest stałe monitorowanie adekwatności powyższych aktów prawnych, jak również aktualnych zagrożeń; natomiast w sytuacji wystąpienia niezgodności - ich modyfikacja. Stwarza to potrzebę ciągłej kontroli zmian w przepisach prawnych przez osoby, które zajmują się tak ważnym zagadnieniem, jakim jest zarządzanie kryzysowe.³⁶

³⁵Ibidem, s. 18-19.

³⁶Ibidem, s. 19.

Rysunek 1. Ujęcie prawne zarządzania kryzysowego

UJĘCIE PRAWNE ZARZĄDZANIA KRYZYSOWEGO



Źródło: https://www.google.pl/search?q=Schemat+przep%C5%82ywu+informacji+w+ramach+CAR&client=firefox-b&tbm=isch&tbo=u&source=univ&sa=X&ved=0ahUKEwjm1fTevMLRAhVDWywKHULNDQwQsAQIlg&biw=1920&bih=1008#q=car+ZARZADZANIE+KRYZYSOWE&tbm=isch&tbs=ring:Cfhe_1tXyA5v9Ijj_1kKNjtsYl05MnQLjuBw9VgPffFug9jriGIUat2npZnQwGkm6uUjmaEgjeg45IGueYaWXtXCPl-yoSCfQo2O2xiXTEZW9Pkt_1uAarKhIJkydAuO4HD1URlb0-S3-4BqsqEgmA98UW6D2OuBEgQ1KE94F6LS_oSCYYhRq3aelmdEahqdiL3EwwyKhIJDAaSbq5SOZoRXPLfzW3BvktqEgkSCN6Djka5xHpr77BWWbYByoSCZhpZe1cI-X7EZW9Pkt_1uAar&imgsrc=1hRKCQ20ICSwjM%3A
(odczyt z dnia 09.05.2018r.).

1.4. Zagrożenia, sytuacja kryzysowa i kryzys

1.4.1. Ogólna charakterystyka i klasyfikacja zagrożeń

Zagrożenie jest antonimem bezpieczeństwa; które określane jest jako stan niezagrożenia, spokoju, pewności i kojarzone bardziej ze zjawiskiem, które narusza ten stan. Omawiany termin związany jest m. in. z obawą człowieka,

która dotyczy utraty wartości, takich jak: zdrowie, życie, swoboda, wolność, czy dobra materialne.³⁷ Zagrożeniem są zjawiska fizyczne lub społeczne, powodujące określony stan niepewności i pojawiających się obaw, czyli naruszające poczucie bezpieczeństwa, a także spokój i pewność bytu ludzi. Obiektem oddziaływania zagrożeń są członkowie określonej społeczności, zamieszkującej dane terytorium.³⁸

Człowiek nie jest w stanie przeciwdziałać wielu zagrożeniom, lecz może starać się doprowadzać do minimalizacji ich skutków, poprzez np. prowadzenie odpowiedniej profilaktyki i opracowanie stosownych działań ratowniczych. Zagrożenie definiowane jest również jako sytuacja, w której istnieje zwiększone prawdopodobieństwo utraty życia, zdrowia, wolności albo dóbr materialnych. Z pewnością wywołuje ono u człowieka niepokój lub strach o różnym stopniu natężenia, do przerażenia, albo obojętności włącznie.³⁹

Podstawowymi zagrożeniami, ujętymi w aktach prawnych są:⁴⁰

- klęska żywiołowa,
- katastrofa naturalna,
- awaria techniczna,
- zdarzenie o charakterze terrorystycznym,
- inne miejscowe zagrożenie,
- masowe zagrożenie,
- stan wyjątkowy,
- stan wojenny.

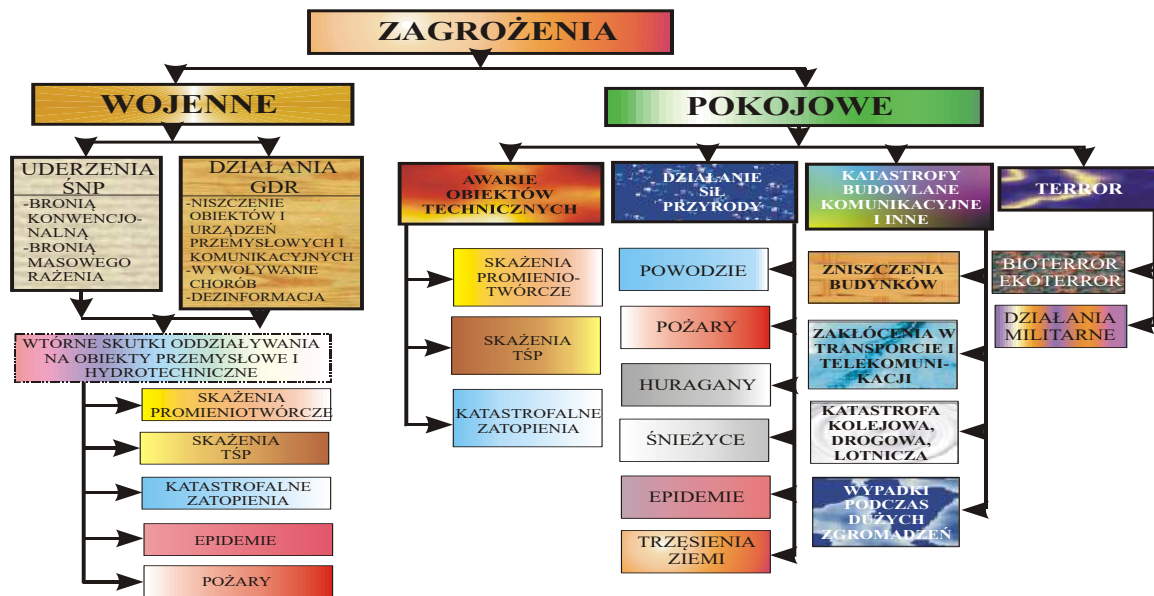
37P. Guła, J. Prońko, B. Wiśniewski, Zarządzanie informacją w sytuacjach kryzysowych., Wydawnictwo Wyższej Szkoły Administracji, Bielsko-Biała 2009, s. 9-10.

38Ibidem, s. 10-12.

39K. Sienkiewicz – Małyjurek, F. R. Krynojewski, Zarządzanie kryzysowe..., op. cit., s. 26.

40Ibidem, s. 26-27.

Rysunek 2. Schemat zagrożeń mogących wystąpić na terenie RP



Źródło: https://www.google.pl/search?q=CHARAKTERYSTYKA+WSP%C3%93%C5%81CZESNYCH+ZAGRO%C5%BBE%C5%83+CZ%C5%81OWIEKA+W+CZASIE+POKOJU&ie=utf-8&oe=utf-8&client=firefox-b&gfe_rd=cr&ei=WvpSWOTmMKmt8wfAm4KwCQ (odczyt z dnia 09.05.2018r.).

Kłęski żywiołowe wraz z awariami technicznymi, uszkodzeniami i zniszczeniami obiektów budowlanych, zagrażają w coraz większym stopniu. Zagrożenia te są nieprzewidywalne, mają szeroki zasięg rażenia i wymagają wcześniejszego przygotowania. Służą temu działania systemowe, które w przypadku wystąpienia zdarzenia pozwalają podjąć natychmiastową reakcję.⁴¹

⁴¹Ibidem, s. 29.

Rysunek 3. Rodzaje zagrożeń



Źródło: https://www.google.pl/search?q=CHARAKTERYSTYKA+WSP%C3%93%C5%81CZESNYCH+ZAGRO%C5%BBE%C5%83+CZ%C5%81OWIEKA+W+CZASIE+POKOJU&ie=utf-8&oe=utf-8&client=firefox-b&gfe_rd=cr&ei=WvpSWOTmMKmt8wfAm4KwCQ (odczyt dnia 09.05.2018r.).

1.4.1.1. Katastrofy naturalne

Ilekroć w ustawie jest mowa o:

Katastrofie naturalnej - rozumie się przez to zdarzenie związane z działaniem sił natury, w szczególności: wyładowania atmosferyczne, wstrząsy sejsmiczne, silne wiatry, intensywne opady atmosferyczne, długotrwałe występowanie ekstremalnych temperatur, osuwiska ziemi, pożary, susze, powodzie, zjawiska lodowe na rzekach i morzu oraz jeziorach i zbiornikach wodnych, masowe występowanie szkodników, chorób roślin lub zwierząt albo chorób zakaźnych ludzi, czy też działanie innego żywiołu.⁴²

⁴²Ustawa z dnia 18 kwietnia 2002 r. o stanie klęski żywiołowej (t. j. Dz. U. 2017 r., poz. 1897), art. 3 pkt. 1 ust. 2.

Przykłady katastrof naturalnych to: trzęsienia ziemi, powodzie, susze, tsunami, trąby powietrzne, wybuchy wulkanów, osuwiska ziemi, bardzo wysokie opady deszczu albo śniegu, paraliżujące funkcjonowanie człowieka, jak też bardzo niskie (względnie bardzo wysokie) temperatury, które utrzymują się przed dłuższy czas.⁴³

1.4.1.2. Awarie techniczne

Ilekcroć w ustawie jest mowa o:

Awarii technicznej - rozumie się przez to gwałtowne, nieprzewidziane uszkodzenie albo zniszczenie obiektu budowlanego, urządzenia technicznego lub systemu urządzeń technicznych, powodujące przerwę w ich używaniu, czy utratę ich właściwości.⁴⁴

Katastrofa - awaria techniczna to zdarzenie będące wynikiem niekontrolowanych sytuacji, powstałych w trakcie działalności przemysłowej i prowadzących do poważnego niebezpieczeństwa dla człowieka, występującego bezpośrednio albo z opóźnieniem, wewnątrz albo poza przedsiębiorstwem lub dla środowiska naturalnego, związanych z jedną, czy kilkoma niebezpiecznymi substancjami.⁴⁵

Rodzaje awarii technicznych:

- **Awary sieci energetycznych** mogą być wywołane atmosferycznymi wyładowaniami, np. burzami, czego efektem będą skoki napięcia w sieci elektrycznej. Również mokry śnieg i łamiące się pod jego naporem gałęzie mogą uszkadzać przewody. W sytuacji, kiedy piorun uderzy w dom, czy mieszkanie, urządzenia elektryczne też ulegają uszkodzeniu. Nie tylko niesprzyjające warunki pogodowe powodują przerwy w dostawach prądu.

⁴³<http://eszkola.pl/wos/katastrofy-naturalne-7004.html> (dostęp: dnia 10.05.2018r.).

⁴⁴Ustawa z dnia 18 kwietnia 2002 r. o stanie klęski żywiołowej..., op. cit., art. 3 pkt. 1 ust. 3.

⁴⁵P. Guła, J. Prońko, B. Wiśniewski, Zarządzanie informacją..., op. cit., s. 14.

Zdarza się także, że wynikają one z wykonywanych nieumiejętnie prac remontowych.⁴⁶

- **Awarie sieci wodociągowej** mogą występować za sprawą jednorazowych zdarzeń losowych, czy ludzkiej ingerencji. Jednak najczęstszą przyczyną awarii występujących w sieciach wodociągowych są m.in. pęknięcia rur. Bardzo często zdarza się, że są to stare, żeliwne rury, a wyeksploatowanie tego materiału doprowadza do awarii.⁴⁷
- **Awarie instalacji gazowej** mogą wynikać z zaistnienia nieszczęśliwych zdarzeń. W przypadku nagromadzenia się w pomieszczeniu dużej ilości ulatniającego się gazu, nawet najmniejsza iskra może spowodować wybuch.⁴⁸
- **Awarie telekomunikacyjne** związane są z częściową albo całkowitą blokadą sieci przesyłowej, powstałą najczęściej z powodu katastrofy naturalnej, czy awarii telekomunikacyjnej infrastruktury.
- **Katastrofą budowlaną** jest gwałtowne, niezamierzone zniszczenie obiektu budowlanego, jego części, jak też elementów konstrukcyjnych rusztowań, części urządzeń formujących, ścianek szczelnych i obudowy wykopów.⁴⁹

1.4.2. Ujęcie sytuacji kryzysowej

Istotą zarządzania kryzysowego w czasie klęski żywiołowej jest planowanie, organizowanie i prowadzenie operacji kryzysowych (obejmuje kierowanie działaniami ratowniczymi, ludźmi i organizacjami), których celem jest zapobieganie lub minimalizacja skutków różnych sytuacji kryzysowych.⁵⁰ Celem operacji tego typu jest przede wszystkim ratowanie i ochrona ludzi, a także ograniczenie strat w mieniu i infrastrukturze oraz ochrona i ratowanie środowiska naturalnego.⁵¹ Współczesne społeczeństwa narażone są na wiele

⁴⁶https://pl.wikipedia.org/wiki/Awaria_techiczna (dostęp: dnia 10.05.2018r.).

⁴⁷Ibidem, (dostęp: dnia 10.05.2018r.).

⁴⁸Ibidem, (dostęp: dnia 10.05.2018r.).

⁴⁹Ibidem, (dostęp: dnia 10.05.2018r.).

⁵⁰R. Jakubczak, Obrona narodowa w tworzeniu bezpieczeństwa III RP. Podręcznik dla studentów i studentek, Dom Wydawniczy Bellona, Warszawa 2003, s. 393.

⁵¹Ibidem, s. 394.

nagłych i niespodziewanych sytuacji, które niosą ze sobą pogorszenie warunków bytu i rozwoju, powodując wiele tragedii ludzkich i start materialnych lub zakłóceń w funkcjonowaniu określonych dziedzin państwa, jego części, a nawet całości.⁵² Otaczający nas świat jest pełen różnego rodzaju sporów, które niejednokrotnie kończą się konfliktem militarnym (krajowym, międzynarodowym), rośnie przestępczość pospolita i zorganizowana, a także terror i terroryzm. Szereg zagrożeń bezpieczeństwa nie rysuje się zbyt wyraźnie (niejasne przyczyny, trudno przewidywalny przebieg i nieobliczalne skutki) i dotyczy wielu dziedzin życia społecznego, wymagając natychmiastowego reagowania przy użyciu interdyscyplinarnych środków i narzędzi.⁵³

Sytuacje kryzysowe są zjawiskami nieoczekiwanymi, nagłymi, destabilizującymi funkcjonowanie społeczności.

Aby daną sytuację można było uznać za kryzysową, konieczne jest wystąpienie dwóch czynników:

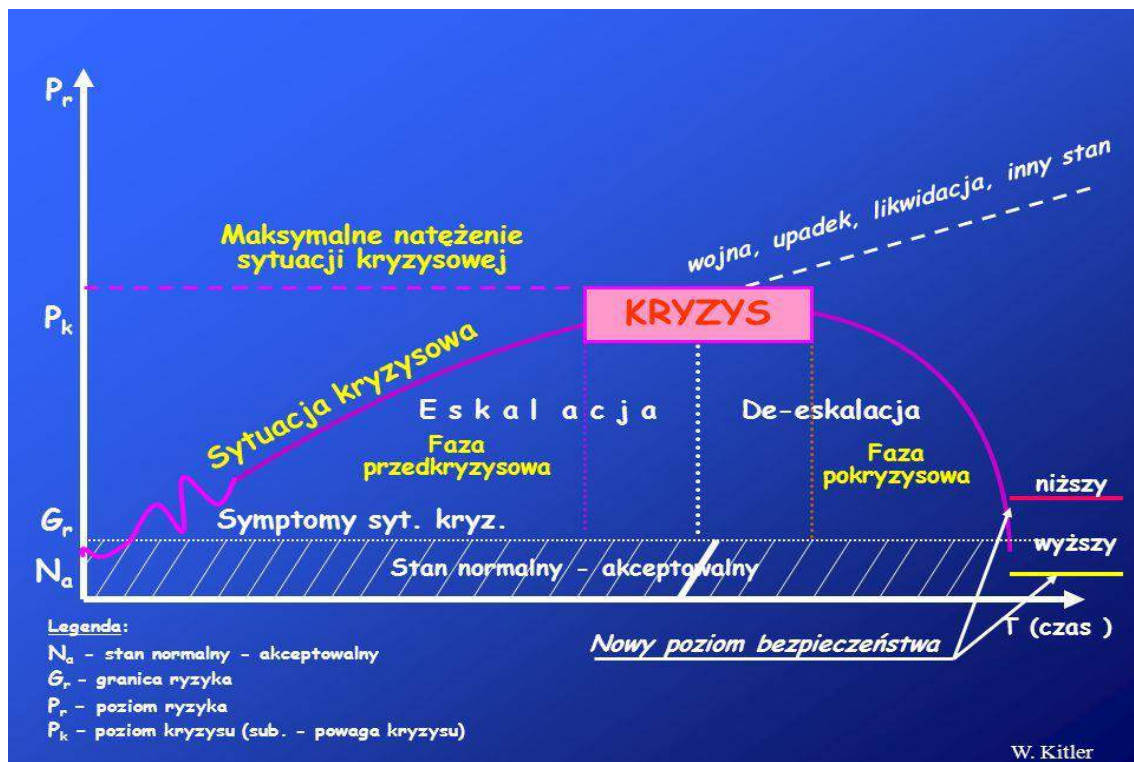
- ograniczenie standardowego funkcjonowania społeczeństwa i organów administracji publicznej;
- nieadekwatność posiadanych sił i środków do skali zagrożenia.⁵⁴

⁵²Ibidem, s. 145.

⁵³Ibidem, s. 146.

⁵⁴K. Sienkiewicz – Małjurek, F. R. Krynojewski, Zarządzanie..., op. cit., s. 23.

Rysunek 4. Kryzys i sytuacja kryzysowa



Źródło: <https://www.google.pl/search?q=Schemat+przep%C5%82ywu+informacji+w+ramach+CAR&client=firefox-b&tbm=isch&tbo=u&source=univ&sa=X&ved=0ahUKEwjmlfTcvMLRAhVDWywKHULNDQwQsAQIIg&biw=1920&bih=1008#tbm=isch&q=ujecie+sytuacji+kryzysowej&imgsrc=E84d2tbUqN1xHM> (odczyt dnia 09.05.2018r.).

Kryzys jest etapem (elementem) sytuacji kryzysowej. Jest kulminacyjną fazą sytuacji kryzysowej. Każdy kryzys jest sytuacją kryzysową, lecz nie każda sytuacja kryzysowa jest fazą kryzysu. Każda sytuacja kryzysowa może wielokrotnie wywołać kryzys.⁵⁵

1.4.3. Istota kryzysu

Kryzys (gr. crisis) oznacza punkt zwrotny, przełomowy, moment rozstrzygający, jakościową zmianę układu albo w układzie. W teorii kryzysu wspomnianym układem jest organizm, instytucja, organizacja, w tym społeczeństwo. Kryzys w sensie przedmiotowym to zerwanie istniejącego układu, polegające na zmianie jego struktury, funkcji, albo obu tych elementów

⁵⁵W. Otwinowski, Kryzys i sytuacja kryzysowa. Przegląd naukowo-metodyczny. Edukacja dla Bezpieczeństwa nr 2, Wyższa Szkoła Bezpieczeństwa, Poznań 2010, s. 87.

łącznie. Zjawisko zerwania układu jest czasowe i zachodzi w określonych warunkach. Jest ono wkomponowane w proces przejścia układu od stabilności, przez niestabilność - do stabilności o jakościowo innych własnościach.⁵⁶ W sensie ontologicznym kryzys (sytuacja kryzysowa) to kulminacja nagromadzonych konfliktów w różnych dziedzinach życia społecznego, a także zjawisko wynikające z działania sił natury, czy awarii technicznych; przeciwdziałanie którym przekracza możliwości rutynowych działań administracji publicznej.⁵⁷

Na kryzys składają się trzy elementy:

- presja czasu,
- ewentualność zasadniczego zagrożenia,
- zaskoczenie.

Do źródeł kryzysu zalicza się m. in.:

- czynniki losowe,
- problemy techniczne,
- błędy ludzkie,
- błędne decyzje kierownictwa.⁵⁸

Wzajemne oddziaływanie w/w trzech czynników stanowi istotę kryzysu, która ma percepcyjny charakter i sprawia, że kryzys jest efektem zarówno niebezpieczeństwa, jak i złożonych okoliczności.⁵⁹ Każda sytuacja kryzysowa jest inna, ale wszystkie w pewnym stopniu charakteryzują następujące cechy: zaskoczenie, niewystarczająca ilość informacji, nienadążanie w reagowaniu na coraz groźniejsze wydarzenia, utrata kontroli (prawdziwa albo odczuwalna), zagrożenie istotnych interesów, skrupulatna kontrola z zewnątrz, wytwarzanie się mentalności obłączonych, panika, przerwanie

⁵⁶Ibidem, s. 146.

⁵⁷Ibidem, s. 146.

⁵⁸M. Włodarczyk, A. Marjański (red.), Bezpieczeństwo i zarządzanie kryzysowe - uwarunkowania XXI wieku. Współczesne aspekty zarządzania bezpieczeństwem, SWSP i Z, Łódź 2010, s. 38.

⁵⁹Ibidem, s. 146.

normalnych procesów podejmowania decyzji, koncentrowanie się na krótkoterminowym planowaniu i działaniu.⁶⁰

Przez termin „sytuacja kryzysowa” należy rozumieć zespół okoliczności zewnętrznych i wewnętrznych, wpływających na dany układ (system) w ten sposób, iż zaczyna się w nim i jest kontynuowany proces zmienny, w rezultacie czego dochodzi do zachwiania równowagi, a następnie jej przywrócenia dzięki podjętym środkom (nadzwyczajne działanie).⁶¹

Zarządzanie sytuacją kryzysową jest procesem kierowania, mającym na celu zapobieganie sytuacjom kryzysowym w państwie, a w razie zaistnienia - zawrócenie kierunku rozwoju nagłych i niebezpiecznych wydarzeń, zagrażających żywotnym interesom społeczeństwa, w szczególności mogących doprowadzić do wojny.⁶²

1.5. Infrastruktura krytyczna

1.5.1. Istota infrastruktury krytycznej

1.5.1.1. Ujęcie definicyjne infrastruktury krytycznej

Ilekroć w ustawie jest mowa o:

Infrastrukturze krytycznej – należy przez to rozumieć systemy oraz wchodzące w ich skład powiązane ze sobą funkcjonalnie obiekty, w tym obiekty budowlane, urządzenia, instalacje, usługi kluczowe dla bezpieczeństwa państwa i jego obywateli oraz służące zapewnieniu sprawnego funkcjonowania organów administracji publicznej, a także instytucji i przedsiębiorców.

Infrastruktura krytyczna obejmuje systemy:

a) zaopatrzenia w energię, surowce energetyczne i paliwa;

60R. Jakubczak, Obrona narodowa..., op. cit., s. 146-147.

61Ibidem, s. 147.

62Ibidem, s. 148.

- b) łączności;
- c) sieci teleinformatycznych;
- d) finansowe;
- e) zaopatrzenia w żywność;
- f) zaopatrzenia w wodę;
- g) ochrony zdrowia;
- h) transportowe;
- i) ratownicze;
- j) zapewniające ciągłość działania administracji publicznej;
- k) produkcji, składowania, przechowywania i stosowania substancji chemicznych i promieniotwórczych, w tym rurociągi substancji niebezpiecznych.⁶³

Energia elektryczna, systemy informatyczne, trakcje i sieci łączności, komunikacja, czy transport, są przykładami infrastruktury krytycznej. Korelacja pomiędzy stanem tych infrastruktury sprawia, że zakłócenie funkcjonowania jednego z nich może spowodować poważne zagrożenie dla funkcji społecznych państwa, zdrowia i bezpieczeństwa jego obywateli.⁶⁴

Istotną rzeczą jest, aby infrastruktura krytyczna zapewniała ciągłość działania i dowodzenia, ponieważ celem jej jest zaspokojenie potrzeb materialno - bytowych całego społeczeństwa.⁶⁵

1.5.1.2. Rodzaje infrastruktury krytycznej

Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 24 czerwca 2003 r. w sprawie obiektów szczególnie ważnych dla bezpieczeństwa i obronności państwa oraz ich szczególnej ochrony, wskazuje na dwie kategorie obiektów.

Do kategorii pierwszej, związanej z potencjałem obronnym państwa, należą:

- zakłady produkujące, remontujące, magazynujące uzbrojenie, sprzęt wojskowy i środki bojowe;

⁶³Ustawa z dnia 26 kwietnia 2007 r. o zarządzaniu kryzysowym..., op. cit., art. 3.

⁶⁴K. Sienkiewicz - Małyjurek, F. R. Krynojewski, Zarządzanie kryzysowe..., op. cit., s. 33.

⁶⁵Ibidem, s. 33.

- zakłady prowadzące prace badawczo - rozwojowe oraz konstruktorskie w dziedzinie bezpieczeństwa i obronności państwa;
- magazyny rezerw państwowych (np. bazy, składy paliw płynnych, żywności, leków, materiałów sanitarnych);
- obiekty podległe ministrowi w sprawach obrony narodowej lub przez niego nadzorowane;
- obiekty infrastruktury transportu samochodowego, kolejowego, lotniczego, morskiego, wodnego - śródlądowego, drogownictwa, kolejnictwa i łączności;
- ośrodki dokumentacji geodezyjnej i kartograficznej;
- zapory wodne;
- urządzenia hydrotechniczne;
- obiekty należące do jednostek organizacyjnych Agencji Wywiadu;
- obiekty Narodowego Banku Polskiego;
- obiekty Banku Gospodarstwa Krajowego;
- obiekty Polskiej Wytwórni Papierów Wartościowych oraz Mennicy Państwowej;
- obiekty telekomunikacyjne służące nadawaniu programów radiowych i telewizji publicznej;
- obiekty i miejsca, w których produkowane, stosowane lub magazynowane są materiały jądrowe, czy też źródła i odpady promieniotwórcze.⁶⁶

Do drugiej kategorii zaliczono obiekty związane z właściwym funkcjonowaniem administracji publicznej oraz zapewnieniem odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa i porządku publicznego:

- obiekty organów i jednostek organizacyjnych podległe ministrowi do spraw wewnętrznych i administracji lub przez niego nadzorowane;
- obiekty jednostek organizacyjnych Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego;
- obiekty Policji, Straży Granicznej, Państwowej Straży Pożarnej;
- obiekty będące we właściwości ministra do spraw sprawiedliwości, Służby Więziennej oraz jednostek organizacyjnych, które podlegają ministrowi do spraw sprawiedliwości, bądź są przez niego nadzorowane;

⁶⁶<http://www.nowastrategia.org.pl/infrastruktura-krytyczna-krotka-analiza-zagadnienia/> (dostęp: dnia 15.05.2018r.).

- zakłady, których działalność ma związek z wydobywaniem kopalin podstawowych;
- obiekty (miejsca), w których produkowane, stosowane lub magazynowane są materiały stwarzające zagrożenie pożarem lub wybuchem;
- obiekty, w których prowadzona jest działalność oparta na wykorzystywaniu toksycznych związków chemicznych i ich prekursorów, środków biologicznych i mikrobiologicznych, mikroorganizmów, toksyn i innych substancji powodujących zachorowania u ludzi lub zwierząt;
- elektrownie oraz inne obiekty elektroenergetyczne;
- inne obiekty znajdujące się we właściwości organów administracji rządowej albo też organów jednostek samorządu terytorialnego, formacji, instytucji państwowych, a także prywatnych przedsiębiorców.⁶⁷

Między innymi ustawa o ochronie osób i mienia z dnia 22 sierpnia 1997 r. wyszczególnia wiele obszarów, obiektów i urzędzeń podlegających obowiązkowej ochronie. Zapisy te precyzują kryteria podziału infrastruktury i dzielą je na związane z obronnością państwa, ochroną interesu gospodarczego państwa, bezpieczeństwem publicznym oraz innymi ważnymi interesami państwa.⁶⁸

Kolejne przepisy prawne to m. in. ustawa z dnia 26 kwietnia 2007 r. o zarządzaniu kryzysowym. Określa ona infrastrukturę krytyczną jako: „systemy oraz wchodzące w ich skład powiązane ze sobą funkcjonalnie obiekty, w tym obiekty budowlane, urządzenia, instalacje, usługi kluczowe dla bezpieczeństwa państwa i jego obywateli oraz służące zapewnieniu sprawnego funkcjonowania organów administracji publicznej, a także instytucji i przedsiębiorców”.⁶⁹

Organy administracji publicznej realizują zadania z zakresu przeciwdziałania: zapobiegania i usuwania skutków zdarzeń o charakterze terrorystycznym.⁷⁰ W tym zakresie ściśle współpracują z organami administracji rządowej, właściwymi do tych spraw, w szczególności z szefem Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego. Odnosi się to również do posiadaczy obiektów, instalacji

⁶⁷Ibidem, (dostęp: dnia 15.05.2018r.).

⁶⁸<http://www.zabezpieczenia.com.pl/publicystyka/systemy-zabezpiecze%C5%84-obiekt%C3%B3w-infrastruktury-krytycznej-wprowadzenie> (dostęp: dnia 15.05.2018r.).

⁶⁹Ibidem, (dostęp: dnia 15.05.2018r.).

⁷⁰Ibidem, (dostęp: dnia 15.05.2018r.).

i urządzeń infrastruktury krytycznej. Właściciele ich zobowiązani są do niezwłocznego przekazywania szefowi Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego będących w ich posiadaniu informacji dotyczących zagrożeń o charakterze terrorystycznym dla tej infrastruktury krytycznej, w tym istotnych z punktu widzenia bezpieczeństwa państwa zagrożeń, dotyczących funkcjonowania systemów i sieci energetycznych, wodnokanalizacyjnych, ciepłowniczych i teleinformatycznych.⁷¹

W 2008 r. utworzono Rządowe Centrum Bezpieczeństwa. Jedną z podstawowych jego funkcji, związanych z ochroną infrastruktury krytycznej, jest realizacja zadań planistycznych i programowych z zakresu zarządzania kryzysowego i ochrony infrastruktury krytycznej. Jednocześnie centrum współdziała z instytucjami i jednostkami organizacyjnymi NATO i Unii Europejskiej oraz innymi międzynarodowymi organizacjami, odpowiedzialnymi za zarządzanie kryzysowe i ochronę infrastruktury krytycznej.⁷² W 2010 r. Rada Ministrów uchwaliła Narodowy Program Ochrony Infrastruktury Krytycznej, którego celem jest stworzenie warunków umożliwiających poprawę bezpieczeństwa infrastruktury krytycznej.

Za najważniejsze cele uznano zapobieganie zakłóceniom funkcjonowania infrastruktury krytycznej, przygotowanie jej na wypadek wystąpienia sytuacji kryzysowych, mogących na nią wpłynąć, reagowanie w sytuacjach zniszczenia lub zakłócenia funkcjonowania infrastruktury krytycznej oraz odtwarzanie infrastruktury krytycznej. Program ten przedstawia i wyznacza narodowe priorytety, cele, wymagania oraz standardy, służące zapewnieniu sprawnego funkcjonowania infrastruktury krytycznej, a także szczegółowe kryteria pozwalające wyodrębnić obiekty, instalacje, urządzenia i usługi, wchodzące w skład systemów infrastruktury krytycznej, z uwzględnieniem ich znaczenia dla funkcjonowania państwa i zaspokojenia potrzeb obywateli. Jednocześnie nakreślone są instytucje i osoby odpowiedzialne za wspomniane działania.⁷³

⁷¹Ibidem, (dostęp: dnia 15.05.2018r.).

⁷²Ibidem, (dostęp: dnia 15.05.2018r.).

⁷³Ibidem, (dostęp: dnia 15.05.2018r.).

1.5.1.3. Ochrona infrastruktury krytycznej

Wielka strategia, w odróżnieniu od węższej - militarnej, koncentruje się na zdolności państwa do koordynowania i kierowania narodowymi zasobami. W dzisiejszych czasach istnieje potrzeba ochrony obiektów szczególnie istotnie ważnych ze względu na bezpieczeństwo państwa, co zostało uwzględnione w polskim prawie, w ustawie z 21 listopada 1967 r. o powszechnym obowiązku obrony Rzeczypospolitej Polskiej,⁷⁴ jak również w rozporządzeniu z dnia 24 czerwca 2003 r. w sprawie obiektów szczególnie ważnych dla bezpieczeństwa i obronności państwa oraz ich szczególnej ochrony.⁷⁵

Infrastruktura krytyczna pełni kluczową rolę w funkcjonowaniu państwa i życiu wszystkich zamieszkujących obywateli. W wyniku nagłych zdarzeń, spowodowanych siłami natury albo będących konsekwencją działań człowieka, infrastruktura krytyczna może być zniszczona, uszkodzona - jej działanie może ulec zakłóceniu, przez co zagrożone może być życie i mienie obywateli. Równocześnie tego typu incydenty negatywnie wpływają na rozwój gospodarczy państwa. Z tych właśnie powodów ochrona infrastruktury krytycznej jest jednym z czołowych priorytetów, stojących przed państwem polskim. Istota zadań związanych z infrastrukturą krytyczną sprowadza się nie tylko do zapewnienia jej ochrony przed zagrożeniami, ale również do tego, aby ewentualne uszkodzenia i zakłócenia w jej funkcjonowaniu były możliwie krótkotrwałe, łatwe do usunięcia i nie wywoływały dodatkowych strat dla obywateli i gospodarki. Ochrona infrastruktury krytycznej to wszelkie czynności zmierzające do zapewnienia funkcjonalności, ciągłości działań i integralności infrastruktury krytycznej, w celu zapobiegania zagrożeniom, ryzykom, tudzież słabym punktom oraz ograniczenia i neutralizacji ich skutków oraz szybkiego odtworzenia tej infrastruktury na wypadek awarii, ataków oraz innych zdarzeń, zakłócających jej prawidłowe funkcjonowanie. Jednym z elementów zarządzania kryzysowego, związanych z ochroną infrastruktury krytycznej, jest współpraca administracji publicznej. Ma polegać na wspólnych działaniach, których celem jest poprawa warunków bezpieczeństwa. Ważnym elementem zapewnienia bezpieczeństwa jest również współpraca z biznesem. Jej celem jest wypracowanie przejrzystych zasad i procedur pomiędzy administracją,

⁷⁴<http://www.nowastrategia.org.pl/infrastruktura-krytyczna-krotka-analiza-zagadnienia/> (dostęp: dnia 15.05.2018r.).

⁷⁵Ibidem, (dostęp: dnia 15.05.2018r.).

a właścicielami samoistnych i zależnych obiektów, instalacji lub urządzeń infrastruktury krytycznej. Wynika to z faktu, iż znaczna część infrastruktury mającej kluczowe znaczenie dla bezpieczeństwa państwa, znajduje się obecnie w rękach prywatnych.⁷⁶

Organizacja i wykonanie zadań z zakresu ochrony infrastruktury krytycznej należy do wojewódzkich, powiatowych i gminnych organów zajmujących się zarządzaniem kryzysowym, które mają obowiązek tworzenia krajowych, - wojewódzkich, powiatowych i gminnych planów zarządzania kryzysowego. Mają one zawierać m. in. charakterystykę zagrożeń oraz ocenę ryzyka ich wystąpienia w infrastrukturze krytycznej. Załączniki funkcjonalne planów mają natomiast określać procedury, związane z ochroną infrastruktury krytycznej, zawierać wykaz infrastruktury krytycznej objętej planem oraz podawać zakres ochrony i odtwarzania infrastruktury krytycznej.⁷⁷

Ochrona obiektów infrastruktury krytycznej obejmuje m. in. przygotowanie planów ochrony, ich aktualizacje, stosowanie opracowanych algorytmów postępowania na wypadek wystąpienia zagrożenia obiektów, a także utrzymywanie własnych systemów rezerwowych, podtrzymujących działanie tej infrastruktury do czasu jej całkowitego odbudowania.

Zgodnie z zapisami ustawy, plany ochrony infrastruktury krytycznej tworzone są na poziomie państwa oraz województwa i zawierają:

- wykaz obiektów i systemów infrastruktury krytycznej;
- charakterystykę zagrożeń dla infrastruktury krytycznej oraz ocenę ryzyka ich wystąpienia;
- charakterystykę zasobów możliwych do wykorzystania w celu ochrony infrastruktury krytycznej;
- warianty działania w przypadkach zagrożeń albo zakłócenia funkcjonowania infrastruktury krytycznej;
- warianty odtwarzania infrastruktury krytycznej;

⁷⁶Ustawa z dnia 26 kwietnia 2007 r. o zarządzaniu kryzysowym..., op. cit.; <http://rcb.gov.pl/infrastruktura-krytyczna/> (dostęp: dnia 15.05.2018r.).

⁷⁷<http://www.zabezpieczenia.com.pl/publicystyka/systemy-zabezpiecze%C5%84-obiekt%C3%B3w-infrastruktury-krytycznej-wprowadzenie> (dostęp: dnia 15.05.2018r.).

- zasady współpracy administracji publicznej z właścicielami oraz posiadaczami samoistnymi i zależnymi obiektów, instalacji lub urządzeń infrastruktury krytycznej, w zakresie jej ochrony, w tym zasady przekazywania informacji;
- wskazanie terminów i trybu aktualizacji planu.⁷⁸

Powinnością państwa jest zapewnienie bezpieczeństwa jego obywatelom i osobom przebywającym na jego terytorium. Należy podkreślić, że m. in. z tych względów w 1997 r. przyjęto ustawę o ochronie osób i mienia, w której wskazano obszary, obiekty, urządzenia oraz środki transportu, mające znaczenie dla obronności, gospodarki, bezpieczeństwa publicznego i innych ważnych interesów państwa. Ustawa ta zapewniła obowiązkową ochronę fizyczną przez specjalne, uzbrojone formacje - agencje ochrony, a także poprzez odpowiednie zabezpieczenie techniczne.

⁷⁸Ibidem, (dostęp: dnia 15.05.2018r.).

ROZDZIAŁ II. ROLA ZARZĄDZANIA KRYZYSOWEGO W UJĘCIU SYSTEMOWYM - JEGO FUNKCJE, FAZY I INSTYTUCJE

2.1. Funkcje zarządzania kryzysowego

Funkcje zarządzania są uporządkowane i zintegrowane w formach organizacyjnych, do których należą:⁷⁹

- systemy decyzyjne zarządzania: zarządzanie strategiczne, zarządzanie zasobami ludzkimi, zarządzanie marketingowe, zarządzanie finansami, zarządzanie operacyjne i in.;
- systemy funkcjonalne: procedury i procesy ukierunkowane na realizację prac administracyjnych, ekonomiczno - zarządczych, badawczych i in. w poszczególnych dziedzinach działalności firmy;
- systemy techniczne procesu zarządzania (systemy łączności, komputerowe systemy obliczeniowe, monitoring);
- układy zintegrowane.

Funkcje zarządzania są spełniane przy wykorzystaniu określonych instrumentów, np. ekonomiczno - finansowych, prawnych, motywacyjnych, przez techniki negocjacji, metody rachunkowe i in..

Zarządzanie to opiera się na formalnych zależnościach, które umożliwiają podział zadań i kompetencji oraz koordynację działań. Wyznacza również ramy do współdziałania jednostek w trakcie prowadzenia działań, a także określa sposoby ich aktywizacji. Istotne znaczenie w zarządzaniu kryzysowym mają założenia P. F. Druckera, zgodnie z którymi zarządzanie⁸⁰ :

- dotyczy przede wszystkim ludzi;
- jest głęboko osadzone w kulturze;
- wymaga prostych i zrozumiałych wartości, celów działania i zadań jednoczących wszystkich uczestników organizacji;

79K. Sienkiewicz-Małyjurek, F. R. Krynojewski, Zarządzanie kryzysowe..., op. cit., s. 14.

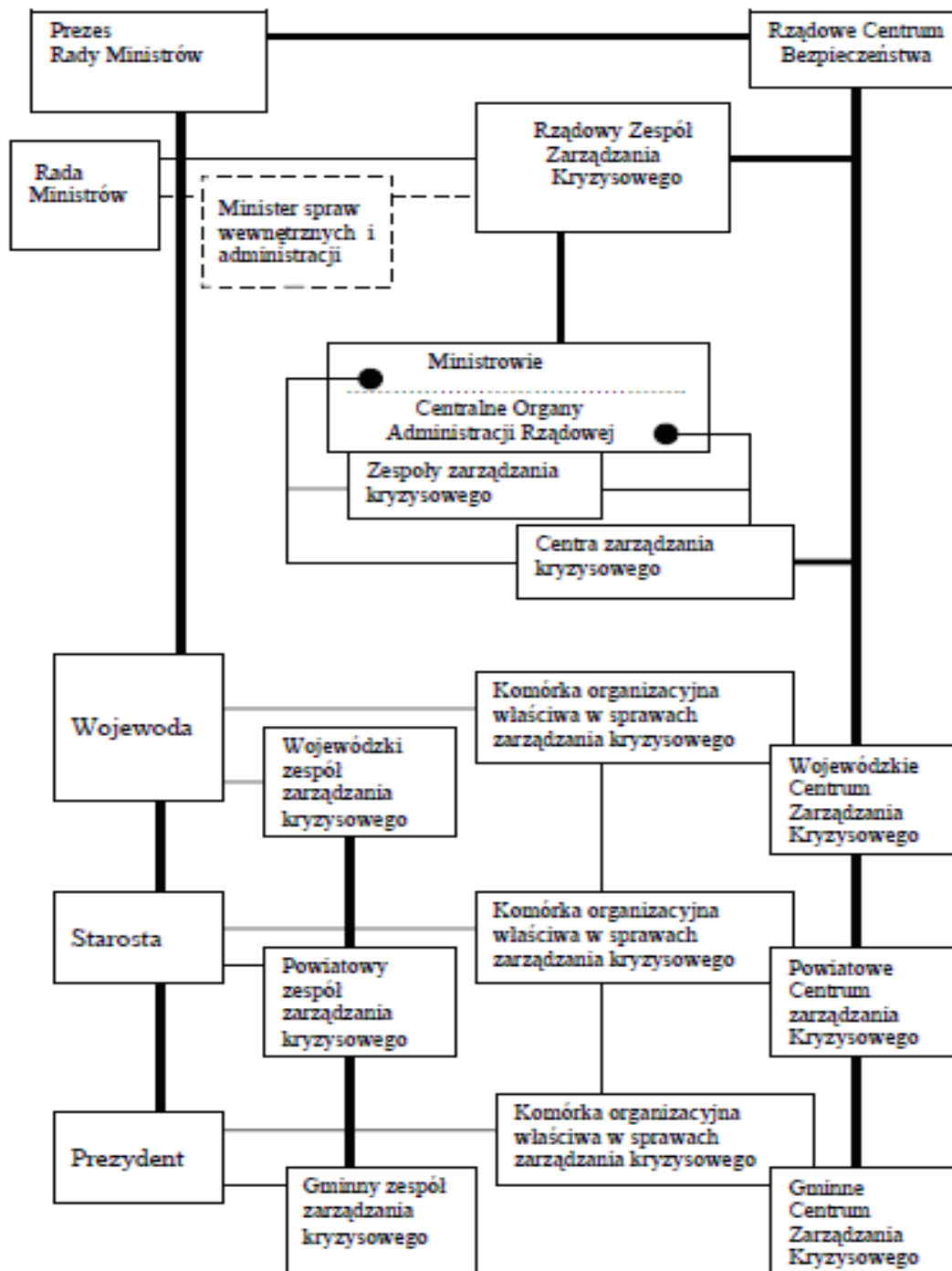
80Ibidem, s. 14.

- powinno doprowadzić do tego, by organizacja była zdolna do uczenia się; wymaga komunikowania się, czyli obiegu informacji wewnątrz organizacji oraz wymiany informacji z otoczeniem;
- musi być jednoznacznie zorientowane na podstawowy i najważniejszy, ostateczny rezultat.

Powyższe założenia mają istotny wpływ na skuteczność działań podejmowanych w ramach zarządzania kryzysowego, przede wszystkim przez wzgląd na fakt, iż wymaga ono współdziałania wielu osób, instytucji, służb i społeczeństwa. Istnieje zatem konieczność opracowania jasnych zadań i warunków odpowiedzialności, zasad współpracy, przepływu informacji oraz wymiany wiedzy i doświadczeń. Istotne jest również uwzględnienie zachowań, norm i wartości uznawanych w społeczności, której byt został zagrożony.⁸¹

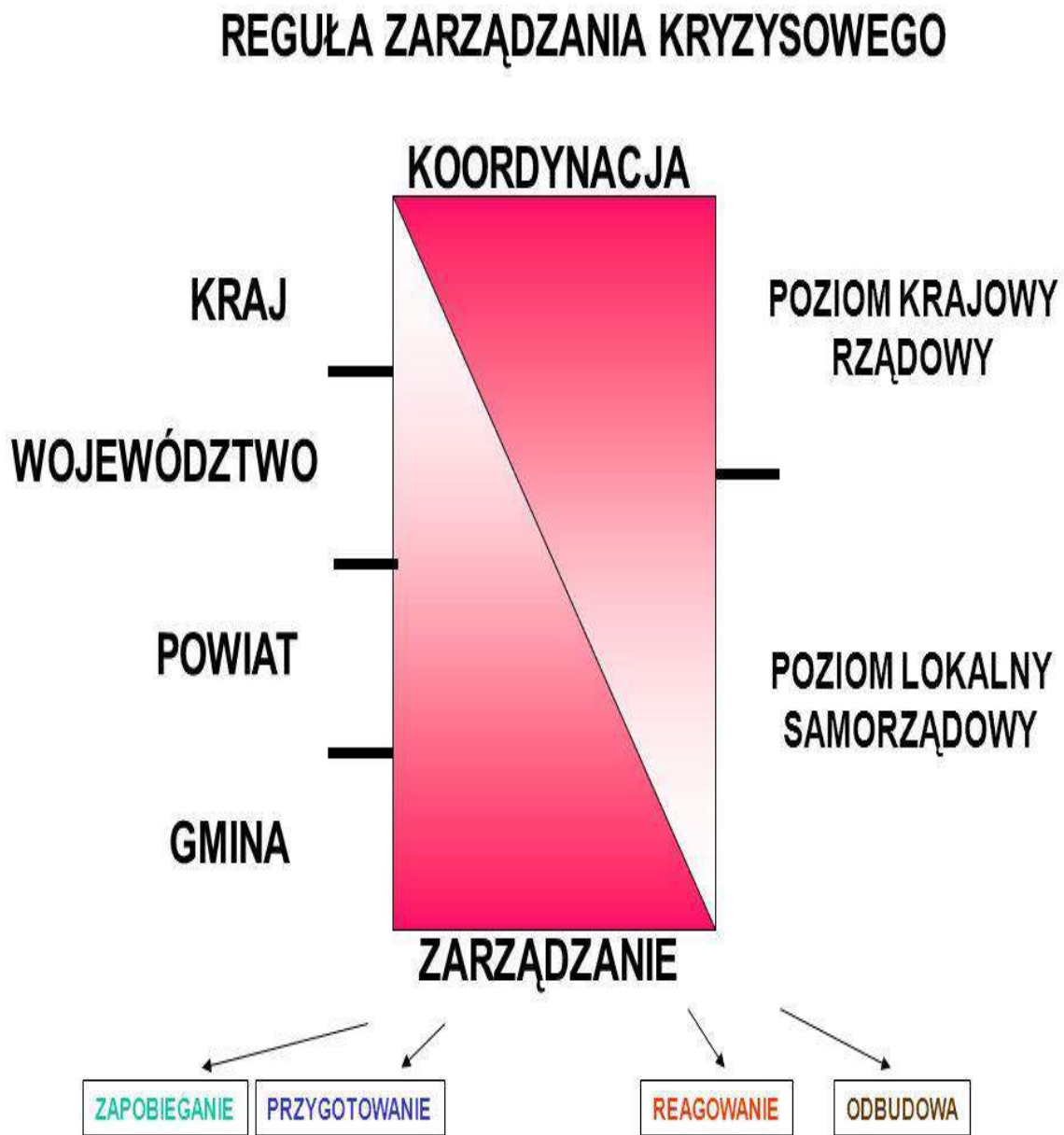
⁸¹Ibidem, s. 14.

Rysunek 5. Schemat systemu zarządzania kryzysowego



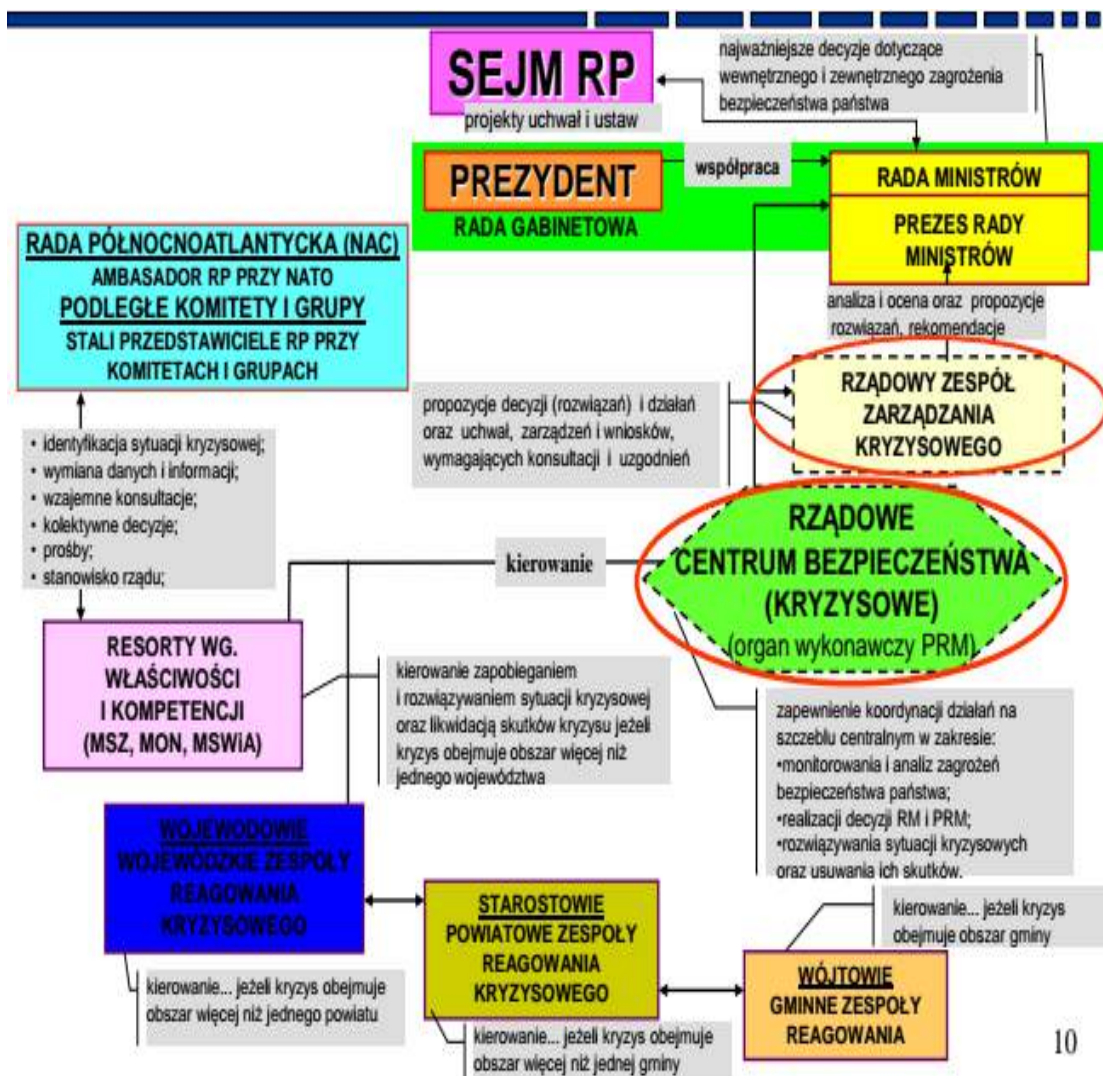
Źródło: https://www.google.pl/search?q=zdjecia++zarzadzania+kryzysowego&client=firefox-b&biw=1920&bih=1008&tbm=isch&tbo=u&source=univ&sa=X&ved=0ahUKEwjovoXBwb3RAhWGO5oKHa bYBWEQsAQIIA#q=zdjecia++zarzadzania+kryzysowego&tbm=isch&tbs=rimg:Cf-QBx99_1E5NIjgHFbhFrzVr8R0mWW1a1_11_1IEUodHCFgx0yk37IiOJaZ CLmTPufgODdNLzHfVrp4qX3WAgnF0S_1FyoSCQcVuEWvNWvxETCviEYjIwCkLhIJHSZZbVrXX8R_1d HxTi0eXgMqEgkgrSh0cIWDHREFRd6wGNP7HioSCTKTfsil4lpkEWoSyrGYBqs6KhIJuZM5A4NORZu4fF GJntLQqEgk0vMd9WunipREmByyIz4DXrioSCfdYCCcXRL8XEa5kGHdUf5W&imgcr=_5AHH3 38Tk3KPM%3A (odczyt z dnia 15.05.2018r.).

Rysunek 6. Krajowy system zarządzania kryzysowego



Źródło: https://www.google.pl/search?q=zdjecia++zarzadzania+kryzysowego&client=firefox-b&biw=1920&bih=1008&tbm=isch&tbo=u&source=univ&sa=X&ved=0ahUKEwjovoXBwb3RAhWGO5oKHa bYBWEQsAQIIA#q=zdjecia++zarzadzania+kryzysowego&tbm=isch&tbs=rimg:Ca11DwncqLbKIjjJLssQ-Nmz90pLEJ0ZXZFWCxbs_1Tv0_1HXJnF9Wsaqegqx DyIWN1cf7b_15WUyvGtVEmnwT1n6jQyoSCckuyxD42bP3EYzy3pOs-FKQKhIJSksQn RldkVYRF3F7Nx9O8BEqEgkLH5uz9O_1T8REh8D_1ILBFXwSoSCdemeX1axqp6EYHX6J0et8jBKkIJCrEPI hY3Vx8RWOHrouIOZwQqEgntv_1IZTK8a1RET_1eTgREbqKyoSCUSafBPwfqNDEZas17FilbtP&imgrc=qXUPCdyotsrNHM%3A (odczyt z dnia 15.05.2018r.).

Rysunek 7. Krajowy system zarządzania kryzysowego



Źródło: https://www.google.pl/search?q=Schemat+przep%C5%82ywu+informacji+w+ramach+CAR&client=firefox-b&tbm=isch&tbo=u&source=univ&sa=X&ved=0ahUKEwjmlfTcvMLRAhVDWYwKHULNDQwQsAQIIg&biw=1920&bih=1008#q=car+ZARZADZANIE+KRTYZYSOWE&tbm=isch&tbs=rimg:Cfhe_1tXyA5v9Ijj_1kKNjtsYI05MnQLjuBw9VgPffFug9jriGIUat2npZnOwGkm6uUjmaEgjeg45IGueYaWXtXCPLvoSCfQo2O2xiXTEZW9Pkt_1uAarKhIjkydAuO4HD1URlb0S34BqsgEgmA98UW6D2OuBEgQ1KE94F6LSoSCYYhRq3aelmdEahqdiL3EwvyKhIJDAAaSBq5SOZorXPLfzW3BvtkqEgkSCN6Djka5xHpr77BWWbYByoSCZhpZe1ci-X7EZW9Pkt_1uAar&imgdii=1hRKCQ20ICSwjM%3A%3B1hRKCQ20ICSwjM%3A%3BL48kAZk3CcmacM%3A&imgcr=1hRKCQ20ICSwjM%3A (odczyt z dnia 15.05.2018r.).

2.2. Fazy i zasady zarządzania kryzysowego

2.2.1. Fazy zarządzania kryzysowego.

Procedury i działania zarządzania kryzysowego obejmują: przedsięwzięcia zapobiegawcze, przygotowawcze, pozyskiwanie informacji i ocenę sytuacji, ustalenie celów, które mają być osiągnięte, opracowanie różnych opcji działania

i ich porównania, przyjęcie wybranych opcji (w końcowym efekcie jako informacji sprzężenia zwrotnego) oraz analizę sposobu reagowania. Całość zarządzania kryzysowego możemy podzielić na cztery podstawowe etapy:

- **przygotowania** - jest to etap oceny potencjalnych zagrożeń, ich charakteru i analizy oraz określenia stopnia prawdopodobieństwa wystąpienia określonego zagrożenia. Na tym etapie prowadzone są zadania planistyczne, opracowywane plany działania w sytuacjach niebezpiecznych i procedury działania. To rozpoznanie własnych sił i środków niezbędnych do podjęcia i prowadzenia działań. Powinny być na tym etapie opracowane akty prawne, określone zasady finansowania i systemy ubezpieczeń związanych z sytuacjami kryzysowymi. Prowadzi się wszelkiego rodzaju formy szkolenia ludności, personelu służb ratowniczych i osób funkcyjnych. Etap ten charakteryzuje się działaniami poza technicznymi, które jednak właściwie realizowane, w konsekwencji znacznie mogą ograniczyć skutki powstałego zdarzenia, zminimalizować straty i szybciej odtworzyć warunki niezbędne do normalnego funkcjonowania. Właściwe wykorzystanie tego etapu ma znaczny wpływ na realizację zadań we wszystkich pozostałych etapach;
- **zapobiegania** - związany jest w głównej mierze z działaniami w sferze technicznej. Podstawowym celem jest niedopuszczenie do powstania zagrożenia, a jeśli jest to niemożliwe - do ograniczenia jego skutków. Działania te dotyczą uodpornienia infrastruktury technicznej, poszczególnych obiektów, czy realizacji inwestycji zwiększających bezpieczeństwo (np. zbiorniki retencyjne, odpowiednia technologia budowy obiektów, urządzenia i systemy monitoringu), odpowiednie zagospodarowanie terenów w obszarach zagrożonych;
- **reagowania** - najbardziej „widoczny” etap zarządzania kryzysowego. Obejmuje on praktyczne działania podczas wystąpienia zdarzenia. Na tym etapie kumulują się wszystkie „niedopracowania” z dwóch poprzednich etapów. W im większym stopniu zlekceważyliśmy dwa poprzednie etapy, tym większe będziemy mieli problemy z wprowadzeniem działań po wystąpieniu kryzysu. W pewnym momencie może się okazać, że nie jesteśmy zdolni do prowadzenia skoordynowanych działań, nie mamy rozeznania we własnych zasobach itp. Stąd tak ważna funkcja etapów przygotowania i zapobiegania. Etap reagowania to działania ratownicze,

prorowadzenie ewakuacji, zapewnienie zastępczych miejsc dla poszkodowanych, wstępne szacowanie strat oraz reewakuacja;

- **odbudowy** - którego głównym celem jest, w możliwe krótkim czasie, przywrócenie minimum warunków bytowania ludności oraz funkcjonowania systemów komunalnych struktur administracyjnych na danym obszarze. W długofalowym działaniu odbudowa, albo raczej budowa, realizowana jest w ten sposób, aby obszar objęty katastrofą był w przyszłości na nią bardziej odporny. Jest to okres szacowania szkód, usuwania gruzowisk, prowadzenia działań dezynfekcyjnych, przeciwepidemiologicznych itp. W okresie tym następowała będzie reewakuacja często rozpoczęta już na etapie reagowania, co wiąże się z dodatkowymi przedsięwzięciami.⁸² Z funkcjonalnego punktu widzenia jest to cykl zamknięty, gdyż etap odbudowy powinien być tak realizowany, aby był elementem etapu zapobiegania, tzn. nowe rozwiązania powinny nie tylko odtwarzać struktury przedkryzysowe, ale je modernizować i czynić odporniejszymi na nowe zagrożenia. Niejednokrotnie zaistnieje potrzeba określenia poziomu zagrożenia, albo stwierdzenia czy dane zdarzenie ma znamiona kryzysu, bądź może nim być. W tym celu dla zobrazowania stopnia albo poziomu potencjalnego kryzysu możemy użyć pojęcia „waga kryzysu”.⁸³

⁸²J. Wnuczek, H. Cebrat, *Przysposobienie obronne...*, op. cit., s. 14-15.

⁸³Ibidem, s. 15.

Rysunek 8. Łańcuch bezpieczeństwa



Źródło: https://www.google.pl/search?q=zdjecia++zarzadzania+kryzysowego&client=firefox-b&biw=1920&bih=1008&tbm=isch&tbo=u&source=univ&sa=X&ved=0ahUKEwjovoXBwb3RAhWGO5oKHabYBWEQsAQIIA#imgrc=6XVG4_m-ai89BM%3A (odczyt z dnia 02.06.2018r.).

Uwzględniając istotę bezpieczeństwa wewnętrznego należy wyodrębnić reguły i zakresy zarządzania kryzysowego, odpowiednio w zakresie dotyczącym bezpieczeństwa publicznego oraz bezpieczeństwa powszechnego. Dokonując analizy i oceny zakresu kompetencji podmiotów odpowiedzialnych za bezpieczeństwo publiczne, można zidentyfikować katalogi zadań realizowane w kolejnych fazach zarządzania kryzysowego, które obejmują wyodrębnione, przedstawione poniżej grupy zadań.

W fazie zapobiegania:

- działania, które mają eliminować albo zredukować prawdopodobieństwo wystąpienia zagrożeń, czy też ograniczać ich skutki w obszarze bezpieczeństwa publicznego;
- analizowanie sytuacji mogących spowodować zagrożenie;

- uczestniczenie w opracowywaniu przez właściwe organy aktów prawnych ograniczających możliwości zaistnienia zagrożeń;
- współdziałanie z administracją publiczną oraz odpowiednimi instytucjami posiadającymi kompetencje w obszarze problemów bezpośrednio oraz pośrednio związanych z bezpieczeństwem i porządkiem publicznym;
- działalność informacyjna;
- monitorowanie i prognozowanie zagrożeń bezpieczeństwa publicznego;
- egzekwowanie przestrzegania przepisów wydanych przez organy administracji publicznej w dziedzinie bezpieczeństwa publicznego.⁸⁴

W fazie przygotowania:

- planowanie reakcji na zagrożenia oraz działania mające służyć gromadzeniu sił i środków niezbędnych do efektywnego reagowania w warunkach zagrożeń bezpieczeństwa i porządku publicznego;
- planowanie współdziałania z innymi elementami systemu bezpieczeństwa państwa;
- gromadzenie danych o zasobach sił i środków niezbędnych do skutecznego wykonywania zadań oraz danych dotyczących wyposażenia podległych sił.⁸⁵

W fazie reagowania:

- działania mające na celu dostarczenie pomocy poszkodowanym oraz ograniczenie wtórnych zniszczeń i strat;
- alarmowanie, ostrzeganie i zapewnienie sprawnego obiegu informacji;
- utrzymywanie bezpieczeństwa i porządku publicznego oraz organizacja ruchu drogowego;
- realizowanie działań ochronno - porządkowych⁸⁶ związanych z izolowaniem miejsca akcji ratowniczej, m. in. poprzez odpowiednie

⁸⁴Z. Ścibiorek, B. Wiśniewski, R. B. Kuc, A. Dawidczyk, *Bezpieczeństwo wewnętrzne – Podręcznik akademicki*, Wydawnictwo Adam Marszałek, Toruń 2015, s. 285.

⁸⁵Ibidem, s. 285.

oznakowanie trenu prowadzonej akcji, organizację ruchu drogowego oraz wykonywanie czynności związanych z zabezpieczeniem mienia i ewakuacją. W zakresie ochrony strefy działań ratowniczych właściwe podmioty zapewniają ochronę porządku w miejscach pracy ekip ratowniczych oraz zabezpieczenie miejsc, które mogą stwarzać dodatkowe źródła zagrożenia dla bezpieczeństwa ludzi, przeciwdziałają tworzeniu się zbiegowisk oraz nie dopuszczają do pojawienia się objawów paniki;

- ochrona mienia i ewakuacja;
- bezpośrednio czynności ratownicze;
- czynności dochodzeniowo - śledcze.⁸⁷

W fazie odbudowy:

- zapewnienie bezpieczeństwa i porządku publicznego w rejonie, w którym prowadzono akcję ratowniczą;
- zapewnienie właściwej organizacji ruchu osób i pojazdów;
- wykonywanie czynności dochodzeniowo - śledczych w związku z zaistniałym zdarzeniem.⁸⁸

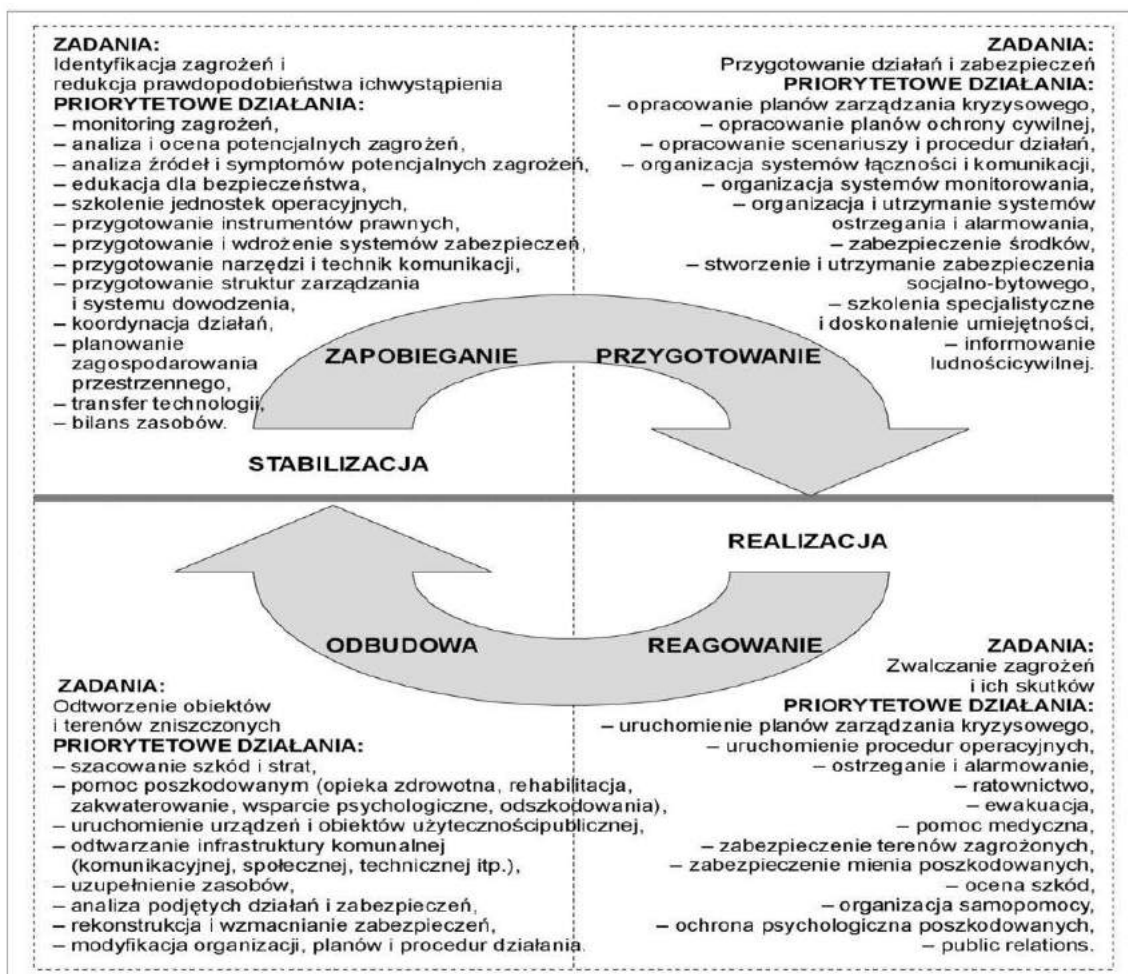
⁸⁶Ibidem, s. 286.

⁸⁷Ibidem, s. 286.

⁸⁸Ibidem, s. 288.

Rysunek 9. Proces zarządzania kryzysowego

Rysunek 1. Proces zarządzania kryzysowego



Źródło: Opracowanie własne.

Granice pomiędzy fazami zarządzania kryzysowego są elastyczne, a fazy te mogą również przebiegać równolegle. Po każdorazowym zdarzeniu, w fazie odbudowy, wyciągane są wnioski na bazie których usprawnia się organizację działań zapobiegawczych i wzmacnia zabezpieczenia. Tym samym następuje sprzężenie zwrotne i rozpoczęcie pierwszej fazy nowego cyklu zarządzania kryzysowego – fazy zapobiegania. Wskazuje to na ciągłość procesu zarządzania kryzysowego.

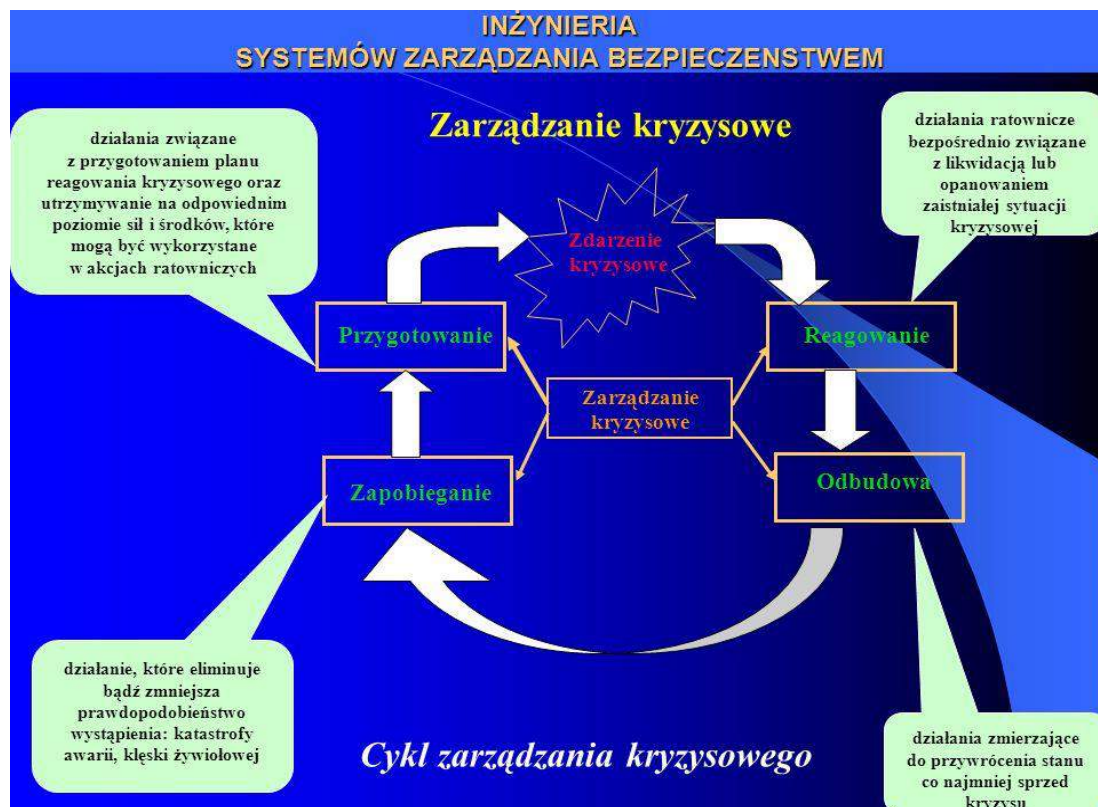
Źródło: <http://piz.san.edu.pl/docs/e-XI-12.pdf> (odczyt z dnia 02.06.2018r.).

Analizując zakresy udziału podmiotów odpowiedzialnych za bezpieczeństwo wewnętrzne można stwierdzić, że największy zakres przedsięwzięć obejmuje: alarmowanie i ostrzeganie oraz bezpośrednie działania ratownicze

i porządkowe, będące konsekwencją posiadanych przez te podmioty kompetencji.

W obszarze związanym z alarmowaniem i ostrzeganiem - zgodnie z obowiązującymi przepisami - główne przedsięwzięcia w tej dziedzinie obejmują kwestie związane z: uzyskiwaniem, przetwarzaniem i przekazywaniem informacji o zaistniałym zdarzeniu na potrzeby kierowania, dowodzenia, współdziałania i koordynowania oraz przekazywanie poprzez posiadane systemy łączności, a także posiadane ewentualnie urządzenia rozgłoszeniowe informacji o zagrożeniach. Kolejnym przedsięwzięciem jest udostępnienie tych systemów i środków łączności innym podmiotom dla potrzeb prowadzonych działań.⁸⁹

Rysunek 10. Cykl zarządzania kryzysowego



Źródło: <https://www.google.pl/search?q=zdjecia++zarzadzania+kryzysowego&client=firefox-b&biw=1920&bih=1008&tbn=isch&tbo=u&source=univ&sa=X&ved=0ahUKEwjovoXBwb3RAhWGO5oKHAbYBWEQsAQIIA#imgrc=a6sI6znyaEQz9M%3A> (odczyt z dnia 02.06.2018r.).

⁸⁹Ibidem, s. 289.

Działania podczas etapu reagowania zarządzania kryzysowego obejmują pięć podstawowych przedsięwzięć, realizowanych w każdym ze stanów kryzysowych. Są one określone następująco:⁹⁰

Monitoring sytuacji.

Obejmuje rutynowe zdobywanie i gromadzenie informacji. Ta część działań realizowana powinna być przez cały okres reagowania, począwszy od zaistnienia zdarzenia, aż do jego zakończenia. Prawidłowy monitoring jest podstawą do właściwego podejmowania decyzji w całym okresie działań.

Identyfikacja zagrożeń.

Oznacza wykorzystanie informacji z monitoringu do analizy sytuacji i opracowania prognoz dotyczących rozwoju sytuacji. Właściwa identyfikacja zagrożenia pozwala na prawidłowe wykorzystanie sił i środków oraz prowadzenie działań mających na celu zmniejszenie ewentualnych skutków kryzysu. Już od momentu otrzymania informacji o zaistnieniu zdarzenia powinny być podjęte działania mające na celu identyfikację zagrożeń, jego rodzaju, zasięgu oraz czasu trwania. W wielu przypadkach już na etapie planowania istnieje konieczność określenia rodzaju zagrożeń, jakie mogą wystąpić na określonym obszarze. Na etapie reagowania będzie zatem istotne określenie szczegółowe dotyczące charakteru zaistniałego zagrożenia i jego ewentualnych skutków. Może się jednak zdarzyć, że spotkamy się z nowym rodzajem zagrożenia, którego nie uwzględniliśmy na etapie planowania. Stąd też widoczna jest istotna rola identyfikacji zagrożenia także na tym etapie.

90J. Wnuczek, H. Cebrat, Przystosowanie obronne..., op. cit., s. 19.

Ocena i planowanie.

Oznacza uruchomienie określonych struktur organizacyjnych, aktualizację planów, kontrolę ich realizacji. Następnie - poprzez monitorowanie bieżącej sytuacji - ocenę działań i korygowanie planów oraz struktur, jeśli zachodzi taka potrzeba. Jest to okres najbardziej intensywnych działań, wymagający bardzo dobrej organizacji i koordynacji wszystkich służb, instytucji i podmiotów biorących udział w zażegnaniu sytuacji kryzysowej.

Analiza zdarzeń.

Oznacza wypracowanie reguł postępowania w pokryzysowej, stabilnej sytuacji, ukierunkowanych na umożliwienie negocjacji i dyskusji pomiędzy stronami lub podjęcie działań niezbędnych do likwidacji zagrożenia, czy uspokojenia sytuacji. Są to przedsięwzięcia zazębiające się z okresem oceny i planowania. Właściwa analiza zdarzeń pozwoli na uaktualnienie planów i prowadzenie działań pokryzysowych oraz etapu odtwarzania (odbudowy).

Porozumienie, usunięcie zagrożenia.

Oznacza rozpoczęcie rozmów pomiędzy stronami lub innych przedsięwzięć w celu określenia trwałych i możliwych do przyjęcia działań oraz harmonogramu czynności dla osiągnięcia stabilnej sytuacji. Jednocześnie należy ocenić stopień ryzyka i konsekwencje wynikające z podjęcia określonych rozwiązań oraz skuteczność postępowania. Na tym etapie określa się ewentualne warunki i termin przeprowadzenia np. reewakuacji ludności.

2.2.2. Zasady zarządzania kryzysowego

Zarządzanie kryzysowe opiera się na takich zasadach, jak:

- Zasada prymatu jednoosobowego kierownictwa, która polega na powierzeniu kompetencji decyzyjnych jednoosobowym organom, sprawującym władzę ogólną w danym zakresie kompetencji. Organami

takimi są: wójt (burmistrz), prezydent miasta (starosta), wojewoda, premier;

- Zasada odpowiedzialności organów władzy publicznej, będąca regułą określającą odpowiedzialność za zarządzanie w sytuacjach kryzysowych przez funkcjonujące w państwie organy administracji rządowej i samorządowej. Wiąże się ona ze stałą, historycznie uwarunkowaną, podstawową rolą administracji, która sprowadza się do usuwania zagrożeń i zapewnienia bezpieczeństwa w powierzonym jej zakresie władzy administracyjnej;
- Zasada prymatu układu terytorialnego, która określa, że podstawę działania organów władzy stanowi podział terytorialny państwa;
- Zasada powszechności, która zobowiązuje wszystkie podmioty prawa państwowego do uczestnictwa w działaniach antykryzysowych - każdy stosownie do jego statusu prawnego i organizacyjnego;
- Zasada funkcjonalnego podejścia, polegająca na określeniu względnie stałych, zwykle powtarzalnych, typowych i sformalizowanych proceduralnie działań, wyodrębnionych ze względu na ich rodzaj i charakter, ukierunkowanych na realizację celów bezpieczeństwa narodowego;
- Zasada zespolenia, w myśl której organom administracji ogólnej (wójt, starosta i wojewoda) nadaje się władztwo - według zasad określonych ustawami - nad wszelkimi pozostałymi formami administracji, zarówno zespolonej, jak i niezespolonej;
- Zasada ciągłości funkcjonowania państwa, która określa, że bez względu na stan i okoliczności funkcjonowania państwa, niezmiennie pozostają formy organizacyjne władzy państwowej, a poszczególne organy realizują swoje funkcje zarówno w czasie pokoju, kryzysu, jak i wojny.⁹¹

⁹¹K. Sienkiewicz-Małyjurek, F.R. Krynojewski, *Zarządzanie kryzysowe...*, op. cit., s. 15-16.

2.3. Instytucje zarządzania kryzysowego

System zarządzania kryzysowego w Polsce jest wieloszczeblowy i składa się z następujących komponentów:⁹²

- organów zarządzania kryzysowego,
- organów opiniodawczo - doradczych właściwych w sprawach inicjowania i koordynowania działań, podejmowanych w zakresie zarządzania kryzysowego oraz centrów zarządzania kryzysowego, utrzymujących 24 - godzinną gotowość do podjęcia działań.

Tabela 1. Model organizacji powiadamiania i reagowania kryzysowego

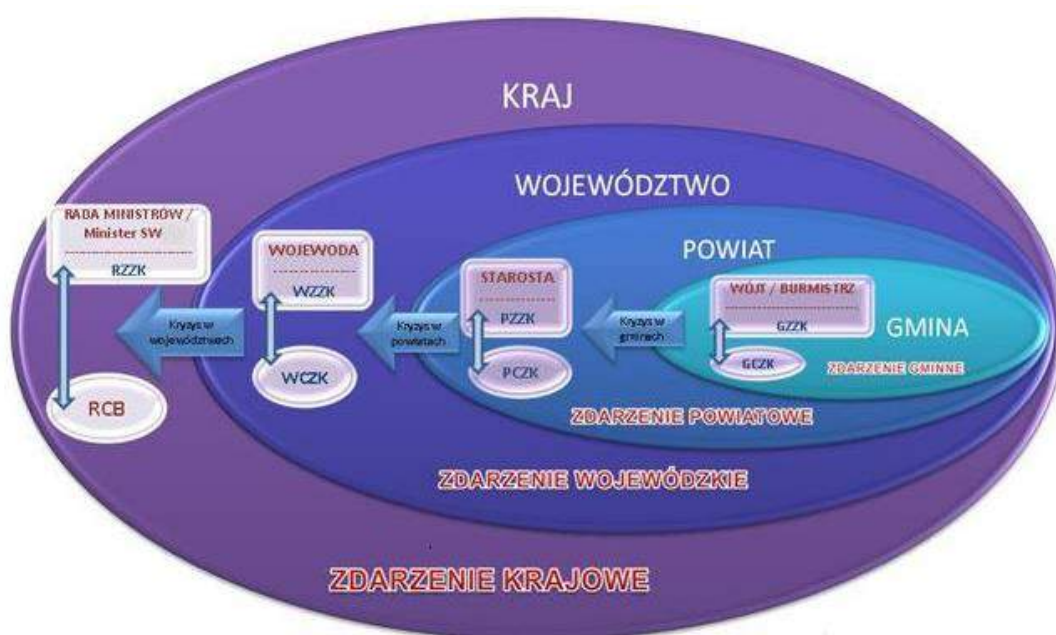
SYSTEM ZARZĄDZANIA KRYZYSOWEGO			
Szczebel administracyjny	Organ zarządzania kryzysowego	Organ opiniodawczo-doradczy	Centrum Zarządzania Kryzysowego
Krajowy	Rada Ministrów, Prezes Rady Ministrów	Rządowy Zespół Zarządzania Kryzysowego	Rządowe Centrum Bezpieczeństwa
Resortowy	Minister kierujący działem administracji rządowej, Kierownik organu centralnego	Zespół Zarządzania Kryzysowego (ministerstwa, urzędu centralnego)	Centrum Zarządzania Kryzysowego (ministerstwa, urzędu centralnego)

⁹²<http://rcb.gov.pl/zarzadzanie-kryzysowe/> (odczyt z dnia 02.06.2018 r.).

Wojewódzki	Wojewoda	Wojewódzki Zespół Zarządzania Kryzysowego	Wojewódzkie Centrum Zarządzania Kryzysowego
Powiatowy	Starosta powiatu	Powiatowy Zespół Zarządzania Kryzysowego	Powiatowe Centrum Zarządzania Kryzysowego
Gminny	Wójt, Burmistrz, Prezydent miasta	Gminny Zespół Zarządzania Kryzysowego	Mogą być tworzone (nie ma obowiązku utworzenia) gminne (miejskie) centra zarządzania kryzysowego

Źródło: <http://rcb.gov.pl/zarzadzanie-kryzysowe/> (odczyt z dnia 02.06.2018r.).

Rysunek 11. Model organizacji powiadamiania i reagowania kryzysowego



Źródło: <http://rcb.gov.pl/zarzadzanie-kryzysowe/> (odczyt z dnia 02.06.2018r.).

Rysunek 12. Struktura zarządzania kryzysowego na poszczególnych poziomach administracji publicznej



Źródło: https://www.google.pl/search?q=Schemat+przep%C5%82ywu+informacji+w+ramach+CAR&client=firefox-b&tbm=isch&tbo=u&source=univ&sa=X&ved=0ahUKEwjm1fTcvMLRAhVDWywKHULNDQwQsAQIg&biw=1920&bih=1008#q=car+ZARZADZANIE+KRYZYSOWE&tbm=isch&tbs=rimg:Cfhe_1tXyA5v9Ijj_1kKNjtsY105MnQLjuBw9VgPffFug9jriGIUat2npZnQwGkm6uUjmaEgjeg45IGueYaWXtXCPI-yoSCf-Qo2O2xiXTEZW9Pkt_1uAarKhIJkydAuO4HD1URlb0-S3-4BqsqEgmA98UW6D2OuBEgQ1KE94F6LSoSCYYhRq3aelmdEahqdiL3EwwyKhIJDAAaSBq5SOZoRXPLfzW3BvbkqEgkSCN6Djkga5xHpr77BWWbYByoSCZhpZe1cI-X7EZW9Pkt_1uAar&imgsrc=qShE2CuS2V0ePM%3A (odczyt z dnia 02.06.2018r.).

Zarządzanie kryzysowe wykonują władze publiczne w kooperacji z odpowiednimi organizacjami, instytucjami oraz społeczeństwem. W koncepcji zarządzania kryzysowego prym wiedzie władza terytorialna. Oznacza to, że właściwy jej szczebel ponosi odpowiedzialność i jest władny w zakresie podejmowania decyzji dotyczących zarządzania sytuacją kryzysową, jaka na jego obszarze wystąpiła.⁹³

⁹³https://www.cnbop.pl/wydawnictwa/ksiazki/zagadnienia_ogolne_pzk.pdf (odczyt z dnia 02.06.2018r.).

Zarządzanie kryzysowe na szczeblu centralnym.

Rada Ministrów - Rada Ministrów sprawuje zarządzanie kryzysowe na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej. Zadania Rady Ministrów w zakresie zarządzania kryzysowego to określenie wykazu przedsięwzięć i procedur systemu zarządzania kryzysowego, uruchomienie przedsięwzięć i procedur systemu zarządzania kryzysowego, wprowadzenie i zniesienie stanu klęski żywiołowej (na wniosek właściwego wojewody albo z własnej inicjatywy) oraz udział w posiedzeniach Rządowego Zespołu Zarządzania Kryzysowego. Większość zadań z zakresu zarządzania kryzysowego Rada Ministrów deleguje na podległe jej organy (np. Rządowe Centrum Bezpieczeństwa). Stanowi organ nadzorujący i podejmujący kluczowe decyzje w sytuacjach kryzysowych.⁹⁴

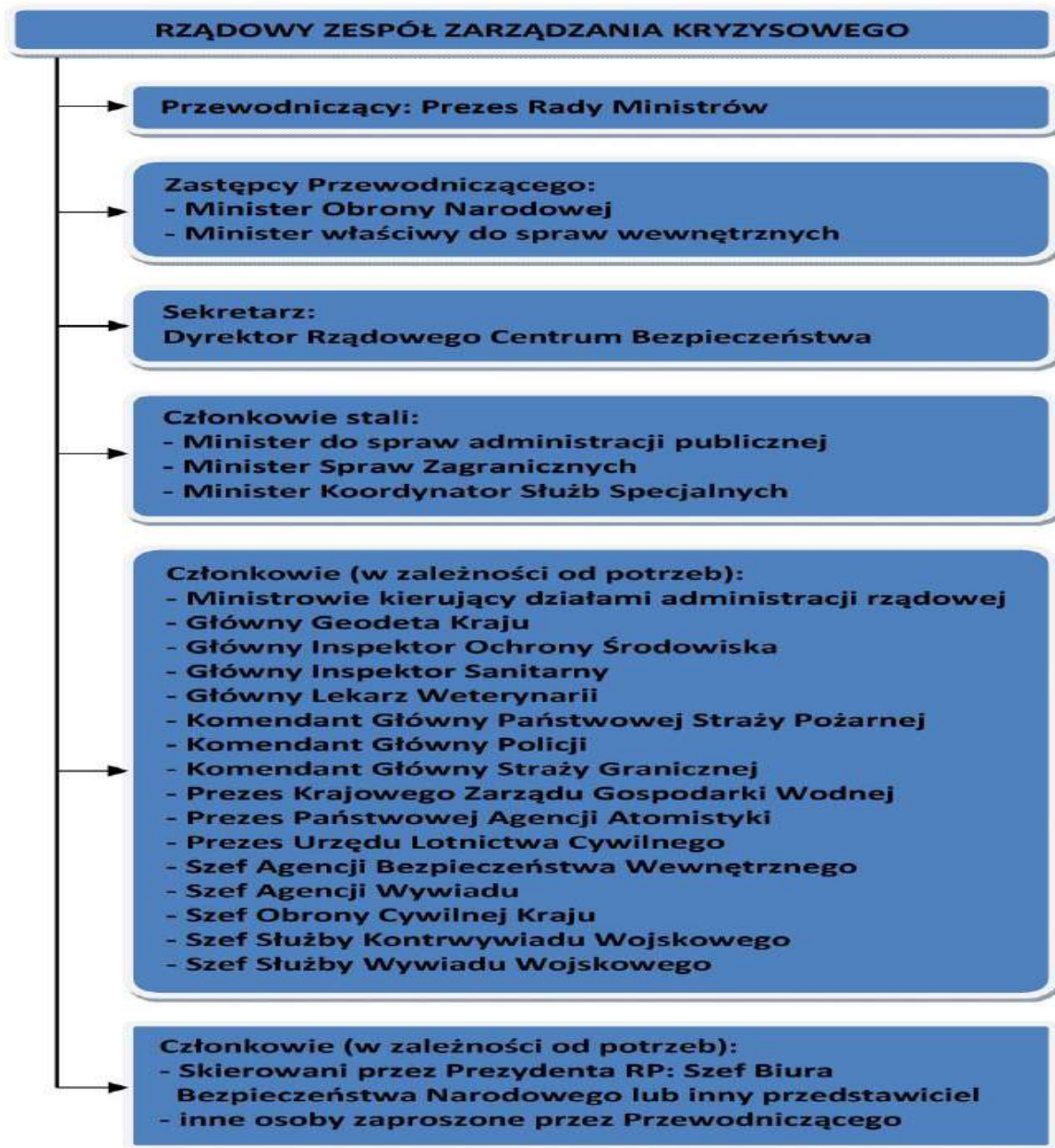
Rządowy Zespół Zarządzania Kryzysowego - to organ opiniodawczo - doradczy właściwy w sprawach inicjowania i koordynowania działań podejmowanych w zakresie zarządzania kryzysowego.⁹⁵ Rządowy Zespół Zarządzania Kryzysowego przygotowuje propozycje użycia sił i środków niezbędnych do zwalczania sytuacji kryzysowych oraz doradza Radzie Ministrów w zakresie koordynacji działań organów administracji rządowej, instytucji państwowych i służb w sytuacjach kryzysowych. RZZK jest również odpowiedzialny za opiniowanie sprawozdań końcowych z działań podejmowanych w związku z zarządzaniem kryzysowym, w odniesieniu do potrzeb w zakresie odtwarzania infrastruktury lub przywrócenia jej pierwotnego charakteru, opiniowanie i przedkładanie Radzie Ministrów Krajowego Planu Zarządzania Kryzysowego. Przygotowuje ponadto projekt zarządzenia Prezesa Rady Ministrów w sprawie wykazu przedsięwzięć i procedur systemu zarządzania kryzysowego.⁹⁶

⁹⁴Ibidem, (odczyt z dnia 02.06.2018r.).

⁹⁵Ibidem, (odczyt z dnia 02.06.2018r.).

⁹⁶Ibidem, (odczyt z dnia 02.06.2018r.).

Rysunek 13. Schemat organizacyjny Rządowego Zespołu Zarządzania Kryzysowego (na podstawie ustawy o zarządzaniu kryzysowym)

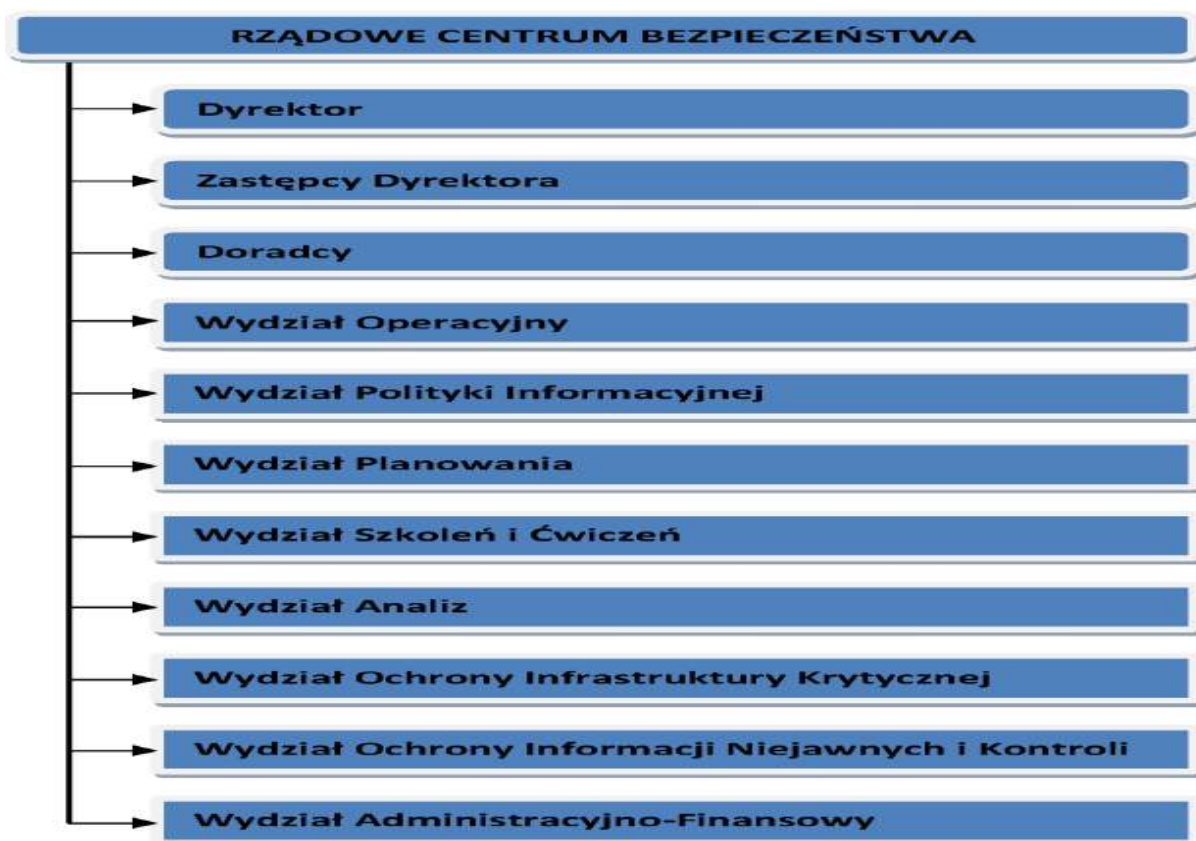


Źródło: https://www.cnbop.pl/wydawnictwa/ksiazki/zagadnienia_ogolne_pzk.pdf (odczyt z dnia 02.06.2018r.).

Rządowe Centrum Bezpieczeństwa (RCB) – odpowiada za sprawny przepływ informacji między organami i strukturami odpowiedzialnymi za zarządzanie kryzysowe. Służy przede wszystkim przeciwdziałaniu sytuacjom kryzysowym oraz skutecznemu usuwaniu ich skutków. W sytuacjach zdarzeń kryzysowych o charakterze krajowym zadaniem RCB jest zapewnienie obiegu informacji między: Radą Ministrów, Prezesem Rady Ministrów, ministrem kierującym działem administracji rządowej, wojewodą, starostą i wójtem (art. 11

ust. 2 pkt 8 ustawy z dnia 26 kwietnia 2007 r. o zarządzaniu kryzysowym). W celu zapewnienia płynnego obiegu informacji, instytucje współpracujące w tym zakresie z RCB zobowiązane są do wskazania i utrzymywania dostępnych całodobowo numerów telefonicznych i adresów poczty elektronicznej własnych służb dyżurnych. Zgodnie z w/w ustawą, Rządowe Centrum Bezpieczeństwa zapewnia obsługę Rady Ministrów, Prezesa Rady Ministrów oraz Rządowego Zespołu Zarządzania Kryzysowego (art. 11 ust. 1). W zakresie informowania, do zadań RCB należy zapewnienie obiegu informacji między krajowymi i zagranicznymi organami i strukturami zarządzania kryzysowego.⁹⁷

Rysunek. 14. Schemat organizacyjny Rządowego Centrum Bezpieczeństwa (na podstawie rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów w sprawie organizacji i trybu działania Rządowego Centrum Bezpieczeństwa)



Źródło: https://www.cnbop.pl/wydawnictwa/ksiazki/zagadnienia_ogolne_pzk.pdf (odczyt z dnia 02.06.2018r.).

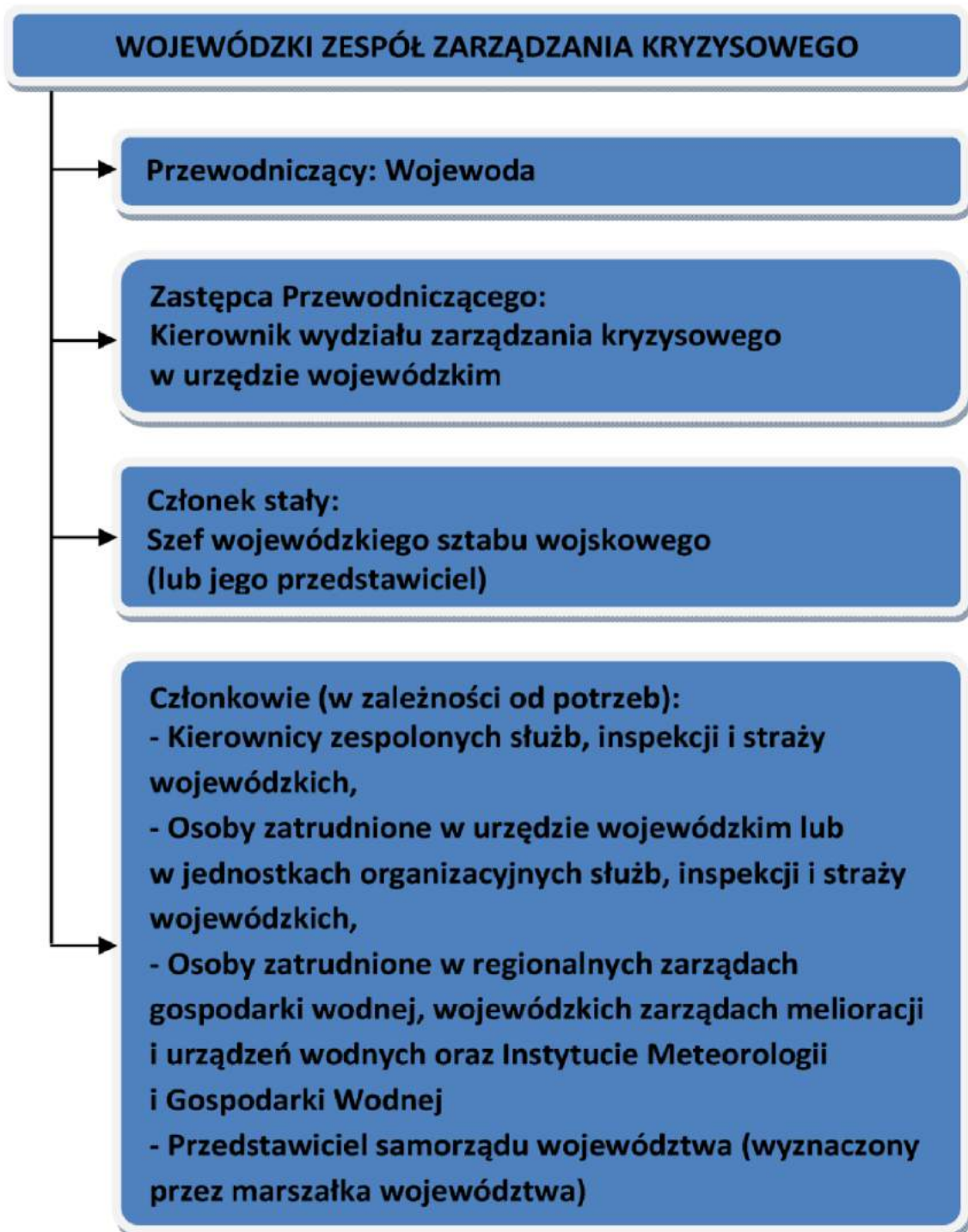
⁹⁷<http://rcb.gov.pl/zarzadzanie-kryzysowe/> (odczyt z dnia 02.06.2018r.).

Przepisy prawne nakładają na administrację publiczną obowiązek utrzymania porządku publicznego i bezpieczeństwa obywateli oraz zapewnienie ochrony przeciwpożarowej i przeciwpowodziowej. Zadania i zasady działania organów właściwych w sprawach zarządzania kryzysowego zostały szczegółowo opisane w przywoływanej ustawie o zarządzaniu kryzysowym. Wynika z niej, że obowiązek podjęcia działań w przypadku wystąpienia zagrożeń spoczywa przede wszystkim na samorządach, gdzie realizowany jest on za pomocą administracji zespolonej, współdziałającej z centrami zarządzania kryzysowego. Ponadto, zgodnie z art. 21 tej ustawy, obowiązek podjęcia działań w zakresie zarządzania kryzysowego spoczywa na tym organie, który pierwszy otrzymał informację o zagrożeniu. Podmiot ten niezwłocznie informuje o zdarzeniu organy odpowiednio wyższego i niższego szczebla wraz z własną oceną sytuacji i informacją o zamierzonych działaniach.

Zarządzanie kryzysowe na szczeblu wojewódzkim.

Na terenie województw za działania w zakresie zarządzania kryzysowego odpowiedzialny jest wojewoda. Przedsięwzięcia takie realizuje on za pomocą komórki organizacyjnej właściwej w sprawach zarządzania kryzysowego w urzędzie wojewódzkim. Na poziomie wojewódzkim funkcjonuje też wojewódzki zespół zarządzania kryzysowego, który jest organem pomocniczym wojewody w zapewnieniu wykonywania zadań zarządzania kryzysowego. Tworzone są również wojewódzkie centra zarządzania kryzysowego, których obsługę zapewniają komórki organizacyjne, właściwe w sprawach zarządzania kryzysowego w urzędach wojewódzkich. Do ich zadań należy m. in.: pełnienie całodobowego dyżuru w celu zapewnienia przepływu informacji na potrzeby zarządzania kryzysowego, współdziałanie z centrami zarządzania kryzysowego organów administracji publicznej, nadzór nad funkcjonowaniem systemu wykrywania i alarmowania oraz systemu wczesnego ostrzegania ludności oraz współpraca z podmiotami realizującymi monitoring środowiska oraz prowadzącymi akcje ratownicze, poszukiwawcze i humanitarne.

Rysunek. 15. Schemat organizacyjny Wojewódzkiego Zespołu Zarządzania Kryzysowego (na podstawie ustawy o zarządzaniu kryzysowym)

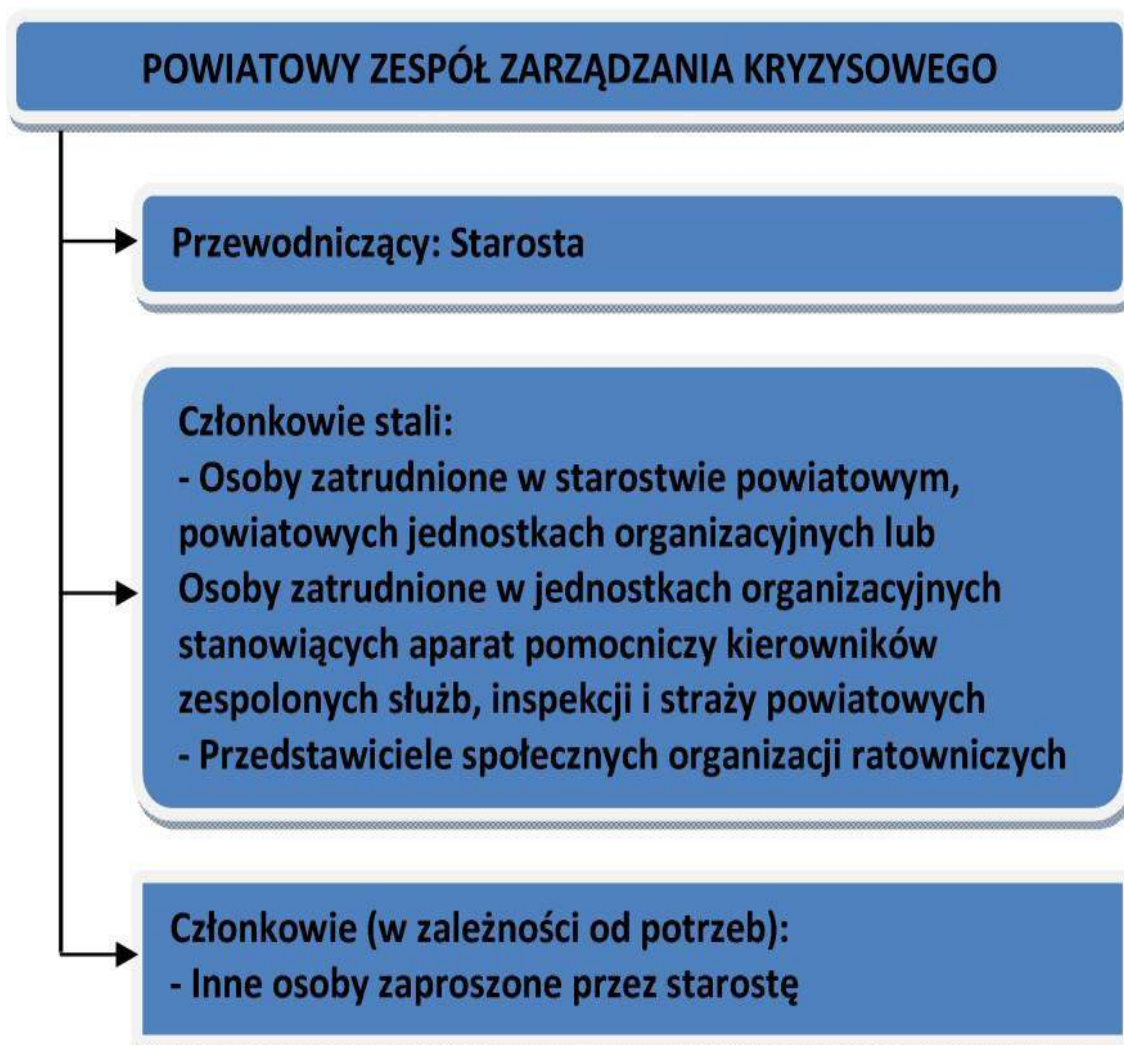


Źródło: https://www.cnbop.pl/wydawnictwa/ksiazki/zagadnienia_ogolne_pzk.pdf (odczyt z dnia 03.06.2018r.).

Zarządzanie kryzysowe na szczeblu powiatu.

Na obszarze powiatu za działania podejmowane w obszarze zarządzania kryzysowego odpowiada starosta. Funkcjonują również powiatowe zespoły zarządzania kryzysowego i powiatowe centra zarządzania kryzysowego, które na obszarze powiatu wykonują zadania przewidziane dla zespołu i centrów wojewódzkich.

Rysunek 16. Schemat organizacyjny Powiatowego Zespołu Zarządzania Kryzysowego (na podstawie ustawy o zarządzaniu kryzysowym)

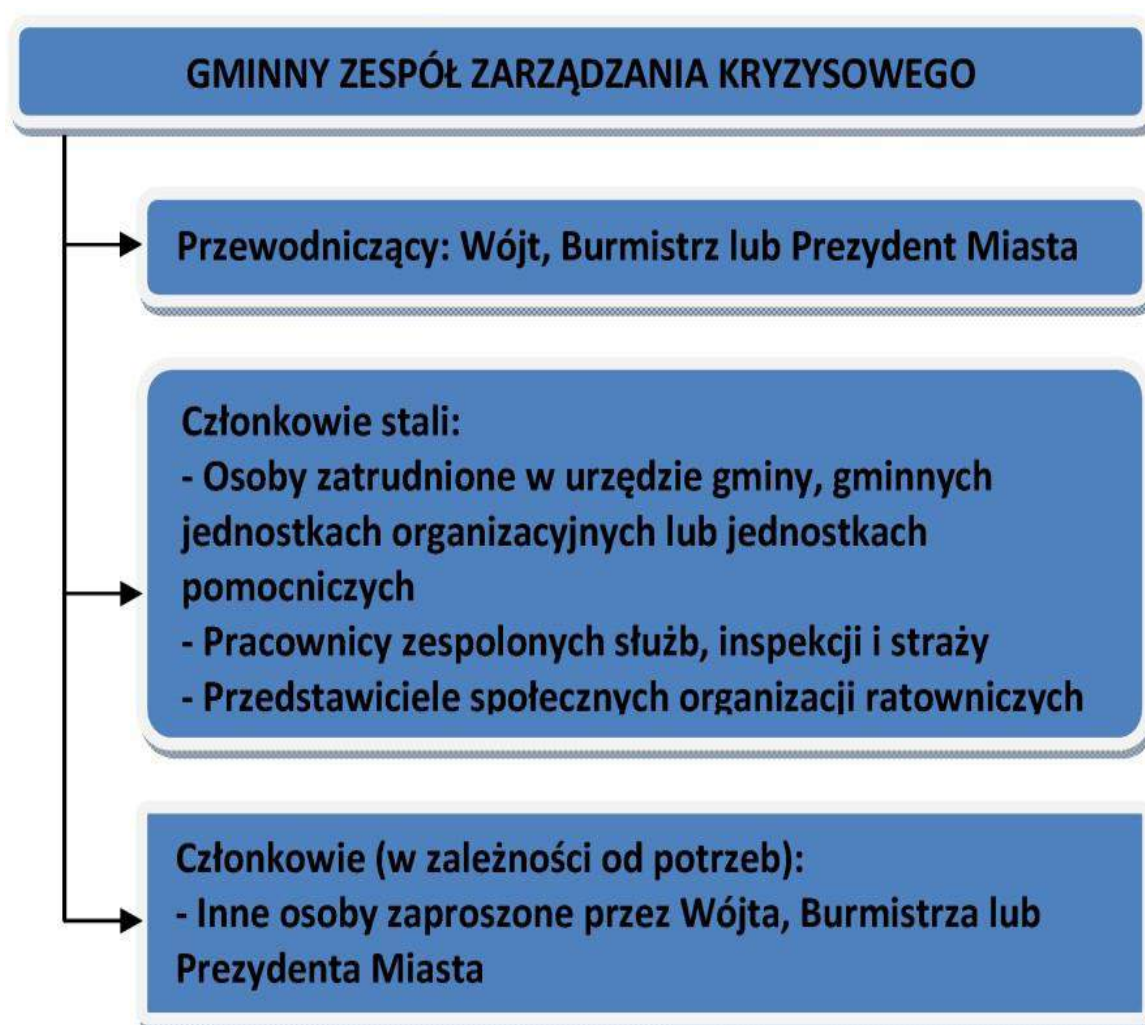


Źródło: https://www.cnbop.pl/wydawnictwa/ksiazki/zagadnienia_ogolne_pzk.pdf (odczyt z dnia 03.06.2018r.).

Zarządzanie kryzysowe na szczeblu gminy.

Na terenie gminy organem właściwym w sprawach zarządzania kryzysowego jest wójt, burmistrz albo prezydent miasta, a jego organem wykonawczym - komórka organizacyjna urzędu gminy (miasta) właściwa w sprawach zarządzania kryzysowego. Działania pomocnicze realizowane są w gminnych zespołach zarządzania kryzysowego, które na obszarze gminy wykonują zadania przewidziane dla zespołu wojewódzkiego, a także mogą być tworzone gminne (miejskie) centra zarządzania kryzysowego.⁹⁸

Rysunek 17. Schemat organizacyjny Gminnego Zespołu Zarządzania Kryzysowego (na podstawie ustawy o zarządzaniu kryzysowym)



Źródło:https://www.cnbop.pl/wydawnictwa/ksiazki/zagadnienia_ogolne_pzk.pdf (odczyt z dnia 03.06.2018r.).

⁹⁸<http://www.woiz.polsl.pl/znwoiz/z59/K.%20Sienkiewicz-Ma%B3yjurek.pdf> (odczyt z dnia 03.06.2018r.).

ROZDZIAŁ III. ZADANIA STRAŻY OCHRONY KOLEI JAKO ORGANU ZAPEWNIAJĄCEGO BEZPIECZEŃSTWO I PORZĄDEK NA OBSZARACH KOLEJOWYCH

3.1. Straż Ochrony Kolei - historia funkcjonowania w Polsce

Dzieje Straży Ochrony Kolei ściśle związane są z polskim kolejnictwem. Okres tworzenia sieci kolejowych upływał w warunkach niewoli i podziału Polski na zabory. W każdym zaborze, w zależności od wpływów gospodarczych lub strategicznych interesów mocarstw, kolej rozwijała się nierównomiernie. Pierwsza wojna światowa spowodowała duże zniszczenia w systemie komunikacyjnym. Oprócz bezpośrednich skutków działań wojennych kolejnictwo rujnowała gospodarka rabunkowa. Stan bezpieczeństwa ulegał pogorszeniu z roku na rok. Uzbrojone bandy wywoziły z terenu kolejowego mienie kolejowe i powierzone kolei do przewozu. Bywało tak, że do stacji docelowej wagony przyjeżdżały próżne lub wprost ginęły.

W listopadzie 1918 r. na wniosek warszawskiej Dyrekcji Kolejowej Ministerstwo Kolei Żelaznych powołało do życia Straż Kolejową.⁹⁹ Na jej czele stanął Emil Rauer, Prezes I Okręgu Ziemi Warszawskiej.

Powstała na wzór wojskowy Straż Kolejowa miała zapobiec wskazanym wyżej, negatywnym zjawiskom. Wyznaczono niezwykle odpowiedzialne zadania ochrony terenu kolejowego oraz wszelkiego majątku kolei państwowych przed wszechobecnym wówczas bandytyzmem.

W praktyce rola ówczesnych strażników kolejowych sprowadzała się do:

- zapewnienia bezpieczeństwa osobistego oraz mienia;
- ochrony transportów państwowych, komunalnych i prywatnych;
- utrzymania ładu, porządku i bezpieczeństwa publicznego na dworcach i terenach kolejowych;
- ochrony mostów i linii telegraficznych w obrębie wyłączenia kolejowego;

⁹⁹Wojskowa Straż Kolejowa 1918-1920 (szkic monograficzny), Wydawnictwo Dowództwa Głównego Wojskowej Straży Kolejowej, Warszawa 1920, s. 4.

- kontroli nad wykonaniem przepisów prawnych Ministerstwa Kolei Żelaznych.

Zadania te określone zostały w „Instrukcji tymczasowej dla Straży Kolejowej”, którą po uzgodnieniu z Ministrem Finansów, Spraw Wewnętrznych i Szefem Kolejnictwa Wojskowego zatwierdził kierujący Ministerstwem Komunikacji - inż. Julian Eberhardt.

Siedzibą Głównego Zarządu Straży Kolejowej było miasto stołeczne Warszawa. W skład organizacyjny Straży Kolejowej wchodziły oddziały i inspektoraty, ilościowo odpowiadające strukturom kolejowym. Na początku 1919 r. w Straży Kolejowej powstały wydziały wywiadowcze, których zadaniem było prowadzenie spraw śledczych

Straż Kolejowa będąc jedynym organem wykonawczym na terenie kolejowym, podjęła również ochronę transportów oraz obiektów wojskowych. Biorąc na siebie tak poważny ciężar obowiązków, nie mogła pozostawać długo jednostką cywilną. 28 kwietnia 1919 r., mimo licznych sprzeciwów, Ministerstwo Spraw Wojskowych wydało dekret o przyjęciu Straży Kolejowej na czas wojny pod rozkazy tegoż ministerstwa. Zmieniono również jej nazwę na Wojskową Straż Kolejową, uzupełniając m. in. jej zadania o:

- ochronę transportu i majątku wojskowego;
- służbę wartowniczą przy mostach, wiaduktach, tunelach i centralach łączności;
- ochronę wież ciśnień, cystern z paliwem i punktów żywnościowych żołnierzy.

W niespełna rok później, 1 lutego 1920 r., Wojskowa Straż Kolejowa została rozwiązana, a całość spraw związanych z utrzymaniem porządku i bezpieczeństwa na obszarach kolejowych przejęła Policja Państwowa.¹⁰⁰

¹⁰⁰Rozporządzenie MSW z dnia 1 lutego 1920 r. o porządku i bezpieczeństwie na kolejach użytku publicznego (Dz. U. nr 6 z 1920 r.).

Jak się wkrótce okazało, nieprzemyślana decyzja spowodowała gwałtowny wzrost przestępczości na kolei. Policja nie była bowiem w stanie zapanować nad tak rozległym obszarem. Kradzieże przesyłek kolejowych na torach, napady na podróżnych w pociągach i na dworcach stały się codziennością.

Sytuacja ta trwała 14 lat. Dopiero w 1935 r., na mocy ustawy z 15 marca 1934 r. o ochronie porządku na kolejach użytku publicznego,¹⁰¹ przystąpiono do organizacji Straży Ochrony Kolejowej. Nowej formacji w Rozporządzeniu Ministra Komunikacji z dnia 24 listopada 1934 r.¹⁰², wydanego w porozumieniu z Ministrem Spraw Wewnętrznych, przyznano dosyć wysokie uprawnienia, m.in.:

- prawo do nakładania doraźnych nakazów karnych;
- prawo legitymowania i zatrzymywania oraz doprowadzania do jednostek Policji Państwowej winnych naruszenia przepisów porządkowych na kolei;
- prawo do noszenia i użycia broni palnej.

Kolejne zmiany organizacyjne przeprowadzono niespełna na 36 dni przed wybuchem II Wojny Światowej. Wydano wtedy zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 11 lipca 1934 r. o organizacji Straży Ochrony Kolei Państwowych¹⁰³ oraz o zmianie przepisów o podziale czynności w dyrekcjach okręgowych kolei państwowych. Zarządzenie to powołało Straż Kolejową. Jej struktura organizacyjna przedstawiała się następująco:

- Komenda Główna Straży,
- Komenda Okręgowa Straży,
- Komenda Oddziałowa Straży,
- Komenda Rejonowa Straży.

101Ustawa z dnia 15 kwietnia 1934 r. o ochronie porządku na kolejach użytku publicznego (Dz. U. z 1934 r., nr 32, poz. 285).

102Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 24 listopada 1934 r. o przestrzeganiu porządku na kolejach użytku publicznego (Dz. U. nr 109, poz. 961).

103Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 11 lipca 1939 r. o organizacji Straży Ochrony Kolei (Dz. U. z 1939 r., nr 31, poz. 159).

Z uwagi na wybuch II Wojny Światowej zarządzenie to nie weszło w życie. Na czas wojny zadania ochrony kolei przejęły niemieckie organizacje wojskowe oraz specjalna służba kolejowa „Bahnschutzpolizei”.¹⁰⁴

Jeszcze w trakcie trwania II Wojny Światowej, 22 lipca 1944 r., Polski Komitet Wyzwolenia Narodowego powołał Ministerstwo Komunikacji, Poczty i Telegrafów, w którego skład wchodziły również koleje państwowe. Zarządzeniem Ministra Komunikacji z dnia 27 grudnia 1945 r.¹⁰⁵ powołano Służbę Ochrony Kolei. Po zakończeniu działań wojennych Wrocław był ostatnim miastem na ziemiach odzyskanych, gdzie została utworzona Straż Kolei Państwowych (S.K.P.). Dopiero 17 maja 1945 r. na dworcu Wrocław Nadodrze pojawili się pierwsi strażnicy; natomiast dla wzmocnienia sił, 21 maja 1945 r., do Wrocławia przybyła grupa 143 sokistów z Krakowa, pod dowództwem Stefana Rembilasa i zorganizowano trzy komendy rejonowe na dworcach: Wrocław Główny, Nadodrze i Świebodzki.¹⁰⁶ Utworzono nowe placówki S.K.P. w Psim Polu, Sułkowicach oraz na dworcu Wrocław - Nadodrze. W sierpniu utworzono Pluton Lotny, który miał za zadanie konwojowanie pociągów osobowych i towarowych odjeżdżających z Wrocławia. Z dniem 24 września 1946 r. nastąpiła zmiana organizacyjna w strukturach S.K.P.. Komendy Rejonowe S.K.P. zostały rozwiązane, a w ich miejsce powołano Komendę Oddziałową Służby Ochrony Kolei we Wrocławiu, której podlegały placówki Służby Ochrony Kolei.¹⁰⁷ Komenda Oddziałowa SOK podlegała zaś Komendantowi Okręgowemu SOK. Rozkazem organizacyjnym nr 2 z dnia 10 kwietnia 1947 r. Komenda Główna SOK zarządziła reorganizację, w wyniku której oddziały SOK zostały podzielone na oddziały wartownicze i wartownie.¹⁰⁸ Rok 1955 to kolejne reorganizacje formacji. Uchwałą Prezydium Rządu nr 178/55, w ramach Milicji Obywatelskiej powołana została Kolejowa Milicja Obywatelska. Zarządzeniem Ministra Kolei z 18 marca 1955 r., w sprawie organizacji i zakresu działania organów straży ochrony kolei oraz straży zakładowych, w resorcie kolei przestała funkcjonować Służba Ochrony

104 Bahnschutzpolizei - niemieckie organa policji zajmujące się utrzymaniem ładu i porządku na kolejach.

105 Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 27 grudnia 1945 r. o powołaniu straży kolei państwowych (Dz. U. nr 17, poz. 162).

106 PKP na Dolnym Śląsku, wydanie drugie, z organizacji Straży Kolei Państwowych, Rembilas Stefan kpt. S.K.P., s. 59.

107 Służba Ochrony Kolei, wykład monograficzny dla słuchaczy kursów SOK, mgr inż. Stanisław Wach, Komendant Okręgowy SOK Południowej DOKP, s. 28.

108 Ibidem, s. 5.

Kolei. Jej miejsce na 5 lat zajęła Straż Kolejowa.¹⁰⁹ Na mocy tego zarządzenia Komenda Główna SOK przekazała Milicji etaty, co oznaczało zmniejszenie stanu osobowego o najlepszych funkcjonariuszy SOK. Działalność Straży Ochrony Kolei ograniczona została do: służby wartowniczej, obchodowej i konwojowej z zadaniem strzeżenia obiektów i mienia kolejowego. Sprawy związane z czynnościami dochodzeniowymi i zwiadowczymi przejęła Milicja Obywatelska. W roku 1960, na podstawie ustawy o kolejach,¹¹⁰ do zabezpieczenia mienia kolejowego i powierzonego kolei oraz nadzoru nad przestrzeganiem porządku na kolejach użytku publicznego powołano Służbę Ochrony Kolei.

Ustawodawca na powołaną Służbę Ochrony Kolei nałożył następujące zadania:

1. Ochronę mienia kolejowego i powierzonego kolei.
2. Sprawowanie nadzoru nad przestrzeganiem przepisów o porządku na kolejach użytku publicznego.
3. Ochronę życia, zdrowia i mienia obywateli korzystających z usług kolei.

W celu wykonania tych zadań zostały określone prawa Służby Ochrony Kolei do:

- Nakładania w trybie obowiązujących przepisów grzywien w drodze mandatu karnego;
- Legitymowania lub stwierdzania w inny sposób tożsamości osób, które przekroczyły przepisy o porządku na kolejach oraz zatrzymania winnego w razie dokonania przestępstwa, czy wykroczenia na obszarze kolejowym i doprowadzenia go do najbliższego organu Milicji Obywatelskiej;

¹⁰⁹Ibidem, s. 28.

¹¹⁰Ustawa z dnia 2 grudnia 1960 r. o kolejach (t. j. Dz. U. z 1989 r., nr 52, poz. 310 ze zm.), art. 9.

- Noszenia i użycia broni palnej.¹¹¹

Na podstawie art. 43 ust. 7 zarządzenia Ministra Komunikacji nr 330 z dnia 5 grudnia 1961 r. w sprawie organizacji i zakresu działania Służby Ochrony Kolei, Minister Komunikacji w porozumieniu z Ministrem Spraw Wewnętrznych określił szczegółowy zakres działania oraz organizację Służby Ochrony Kolei.

W skład Służby Ochrony Kolei wchodziły:

- Komenda Główna Służby Ochrony Kolei, podlegała Ministrowi Komunikacji;
- Komendy Okręgowe Służby Ochrony Kolei w dyrekcjach okręgowych kolei państwowych;
- Komendy Oddziałowe Służby Ochrony Kolei (odpowiednik obecnego Rejonu Straży Ochrony Kolei) w Oddziałach Przewozów, z podległymi jej Wartowniami Służby Ochrony Kolei;
- Ośrodek Hodowli i Tresury Psów w Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Poznaniu.¹¹²

W 1981 r. nastąpiła kolejna reforma w zakresie organizacji i zakresu działania SOK. Wówczas Komendy Oddziałowe SOK zostały wyłączone z podległości Oddziałów Przewozów i zaczęły podlegać Komendom Okręgowym SOK.¹¹³

Kolejna reorganizacja Służby Ochrony Kolei nastąpiła w 1997 r. Na mocy ustawy z dnia 27 czerwca 1997 r. o transporcie kolejowym Zarząd PKP zarządzeniem nr 194 z dnia 24 sierpnia 1998 r. utworzył w przedsiębiorstwie PKP Straż Ochrony Kolei.¹¹⁴

¹¹¹Ibidem, art. 43 ust. 4.

¹¹²Zarządzenie Ministra Komunikacji nr 330 z dnia 5 grudnia 1961 r. w sprawie organizacji i zakresu działania Służby Ochrony Kolei (Dz. Urz. MK z 1961 r., nr 65, poz. 389).

¹¹³Zarządzenie nr 37 Ministra Komunikacji z dnia 5 maja 1981 r. w sprawie organizacji i zakresu działania Służby Ochrony Kolei (Dz. U. MK nr 8, poz. 103).

¹¹⁴Zarządzenie nr 194 Zarządu PKP z dnia 24 sierpnia 1998 r. w sprawie utworzenia „Straży Ochrony Kolei” w przedsiębiorstwie państwowym PKP (biuletyn PKP A nr 35, poz. 194).

Formacji przywrócono nazwę Straży Ochrony Kolei.¹¹⁵ Zmieniono umundurowanie, wzorując się na wojskowym. Wyodrębniono organizacyjnie Komendę Straży Ochrony Kolei i w jej ramach Oddziały Okręgowe i Rejonowe. Szczegółowy zakres działania oraz sposób organizacji straży ochrony kolei reguluje rozporządzenie MT i GM z dnia 9 września 1998 r.¹¹⁶ Rozporządzenie to m. in.: wymienia zadania należące do zakresu działania Straży Ochrony Kolei, ustanawia jej strukturę organizacyjną, precyzuje zakresy działania komendy straży, oddziałów okręgowych i rejonowych oraz Ośrodka Szkolenia i Doskonalenia Zawodowego Straży Ochrony Kolei oraz Hodowli i Tresury Psów Służbowych w Zbąszyniu. Minister w § 15 zobowiązał zarząd kolei do określenia w regulaminie organizacyjnym „szczegółowej organizacji Straży Ochrony Kolei”.

W związku z powyższym Zarząd PKP Zarządzeniem nr 235 z dnia 16 listopada 1998 r.¹¹⁷ ustalił regulamin organizacyjny Komendy Straży Ochrony Kolei, która bezpośrednio podlegała Zarządowi PKP (załącznik nr 1 do zarządzenia) oraz ramowy regulamin Oddziału Okręgowego Straży Ochrony Kolei, który podlegał bezpośrednio Komendzie Straży Ochrony Kolei (załącznik nr 2 do zarządzenia).

W styczniu 2001 r. Straż Ochrony Kolei, w wyniku wejścia w życie ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”¹¹⁸ została włączona w strukturę PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., zachowując jednak samodzielność organizacyjną służby.

Straż Ochrony Kolei funkcjonuje obecnie na zasadach określonych w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym.¹¹⁹

¹¹⁵Ustawa z dnia 27 czerwca 1997 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 1997 r., nr 96, poz. 591).

¹¹⁶Rozporządzenie MT i GM z dnia 13 sierpnia 1997 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania oraz sposobu organizacji straży ochrony kolei (Dz. U. nr 121, poz. 799).

¹¹⁷Zarządzenie nr 235 Zarządu PKP z dnia 16 listopada 1998 r. w sprawie utworzenia jednostek organizacyjnych Straży Ochrony Kolei w przedsiębiorstwie „Polskie Koleje Państwowe” oraz ustalenia regulaminów organizacyjnych.

¹¹⁸Ustawa z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (t. j. Dz. U. z 2018 r., poz. 1311).

¹¹⁹Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (t. j. Dz. U. z 2017 r., poz. 2117, 2361, z 2018 r., poz. 650, 927, 1338, 1629).

3.2. Struktura organizacyjna Straży Ochrony Kolei

Dzisiaj Straż Ochrony Kolei jest wyspecjalizowaną formacją, która zwalcza wszelkie przejawy wandalizmu - rzecz jasna - w granicach swojego działania. Nadrzędnym jej celem jest jednak dbanie o bezpieczeństwo i porządek publiczny na obszarach kolejowych naszego kraju. Zabezpiecza te obszary, patrolując pociągi oraz niebezpieczne miejsca, a przy tym ostrzega korzystających z kolei podróżnych o grożących niebezpieczeństwach. Obecną strukturę organizacyjną SOK reguluje Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 14 lipca 2004 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania oraz sposobu organizacji Straży Ochrony Kolei.¹²⁰ Na podstawie tego rozporządzenia Zarząd PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wydał uchwałę nr 485/2009 z dnia 10 listopada 2009 r. - Regulamin Organizacyjny PKP PLK S.A. Komendy Głównej SOK, w której to ustalono strukturę i podział komórek organizacyjnych w Biurze Komendy Głównej SOK. Wydzielono 8 komórek organizacyjnych. Komenda Główna Straży Ochrony Kolei jest formacją usytuowaną w strukturze PKP PLK S.A. Jest nadrzędną jednostką organizacyjną, w skład której wchodzi 16 komend regionalnych Straży Ochrony Kolei. Działają one w: Warszawie, Łodzi, Siedlcach, Lublinie, Krakowie, Przemyślu, Kielcach, Katowicach, Gdańsku, Iławie, Bydgoszczy, Wrocławiu, Opolu, Poznaniu, Zielonej Górze, Szczecinie.¹²¹ Istnieje też 78 Posterunków Straży Ochrony Kolei na terenie całego kraju, bezpośrednio podlegających wyżej wskazanym komendom. Poza tym w skład Komendy Głównej SOK wchodzi Ośrodek Szkolenia Zawodowego SOK oraz Hodowli i Tresury Psów Służbowych w Zbąszyniu z podporządkowanymi jej filiami w: Przemyślu, Siedlcach i Iławie.

Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 11 września 2014 r. w sprawie określenia umundurowania, legitymacji, dystynkcji i znaków identyfikacyjnych funkcjonariuszy Straży Ochrony Kolei; zostały zatwierdzone następujące stopnie funkcjonariuszy SOK: strażnik praktykant, strażnik, starszy strażnik, przodownik, starszy przodownik, dowódca grupy operacyjno - interwencyjnej SOK, dyżurny zmiany SOK, komendant zmiany SOK, zastępca komendanta posterunku SOK, komendant posterunku SOK, dyspozytor SOK, inspektor SOK, naczelnik działu w komendzie regionalnej SOK, starszy dyspozytor w komendzie głównej SOK, starszy inspektor

120J. Hałyk, Straż Ochrony Kolei w służbie społeczeństwu, Wydawnictwo KUL, Lublin 2012, s. 31.

121Ibidem, s. 31.

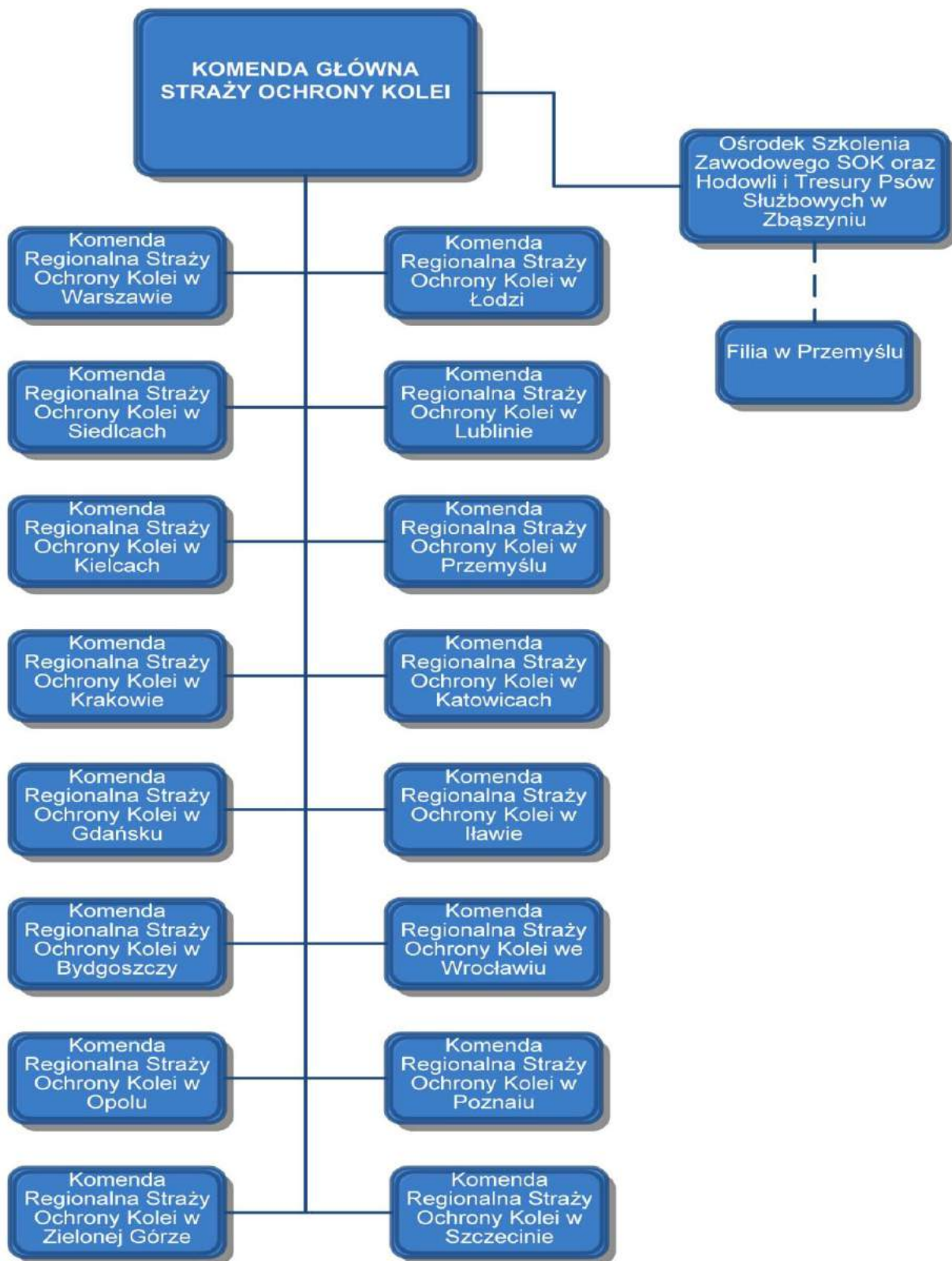
w komendzie głównej SOK, naczelnik działu w komendzie SOK, zastępca komendanta komendy regionalnej SOK, zastępca komendanta SOK, komendant SOK, komendant komendy regionalnej SOK, komendant ośrodka szkolenia zawodowego oraz hodowli i tresury psów służbowych SOK, naczelnik wydziału komendy głównej SOK, zastępca komendanta głównego SOK ds. ekonomiczno - finansowych, zastępca komendanta głównego SOK ds. ochrony, komendant główny SOK.¹²²

Straż Ochrony Kolei w chwili obecnej zatrudnia około 3100 funkcjonariuszy w 16 komendach regionalnych oraz 78 posterunkach. Obsługuje ponad 18000 km. linii kolejowych, blisko 5000 pociągów osobowych i pospiesznych w ciągu doby.¹²³

122Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 11 września 2014 r. w sprawie określenia umundurowania, legitymacji, dystynkcji i znaków identyfikacyjnych funkcjonariuszy Straży Ochrony Kolei (Dz. U. z 17.11.2014 r., poz. 1593).

123<http://www.kgsok.pl/o-sok/historia/> (odczyt z dnia 06.06.2018r.).

Rysunek 18. Schemat organizacyjny Straży Ochrony Kolei



Źródło: <http://www.kgsok.pl/struktura-sok/schemat-organizacyjny> (odczyt z dnia 06.06.2018r.).

Struktura organizacyjna obecnie funkcjonującej Straży Ochrony Kolei jest trzystopniowa, tj. komenda główna SOK, komendy regionalne SOK, posterunki SOK, jako jednostki wykonawcze, które wykonują bezpośrednio zadania w zakresie ochrony życia, zdrowia i mienia kolejowego. Dzięki coraz większym nakładom finansowym nie tylko w sprzęt, ale także w wyszkolenie i doskonalenie zawodowe, Straż Ochrony Kolei jest zdolna działać w nasilającej się „konkurencji”.

3.2.1. Status prawny i organizacyjny Straży Ochrony Kolei

Jak już wyżej wspomniano, na podstawie ustawy z dnia 27 czerwca 1997 r. o transporcie kolejowym, formacji przywrócono nazwę Straż Ochrony Kolei. Zmieniono umundurowanie, wzorując je na wojskowym. Wyodrębniono organizacyjnie Komendę Straży Ochrony Kolei i w jej ramach oddziały okręgowe i rejonowe. W październiku 2001 r. Straż Ochrony Kolei na podstawie ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego PKP, włączono w struktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., zachowując jednak samodzielność organizacyjną służby. Podstawowym aktem prawnym, na podstawie którego Straż Ochrony Kolei opiera swoją działalność, jest ustawa o transporcie kolejowym z dnia 28 marca 2003 r.¹²⁴

3.2.2. Zakres działania Straży Ochrony Kolei

W celu realizacji zadań określonych w art. 60 ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym ustala się następujący zakres działania Straży Ochrony Kolei:

- 1) Opracowywanie i realizacja programów ochrony życia i zdrowia ludzi oraz mienia na obszarze kolejowym, w pociągach i innych pojazdach kolejowych oraz przedstawianie w tym zakresie wniosków do zarządcy infrastruktury;

¹²⁴<http://www.kgsok.pl/o-sok/historia/> (odczyt z dnia 06.06.2018r.).

- 2) Ochrona obszaru kolejowego przed dostępem osób nieuprawnionych i nieupoważnionych;
- 3) Kontrola wstępu na obszar kolejowy, do budynków, budowli i urządzeń kolejowych;
- 4) Prowadzenie działalności profilaktycznej, związanej z ochroną życia i zdrowia ludzi oraz mienia na obszarze kolejowym, w pociągach i innych pojazdach kolejowych;
- 5) Gromadzenie i analiza danych o zjawiskach zagrożenia osób i mienia, w celu przeciwdziałania tym zjawiskom;
- 6) Wykonywanie poza obszarem kolejowym zadań określonych w przepisach odrębnych;
- 7) Szkolenie zawodowe funkcjonariuszy straży ochrony kolei oraz hodowla i tresura psów służbowych.¹²⁵

3.2.3. Zadania i uprawnienia Straży Ochrony Kolei

Podstawowe zadania SOK określone zostały w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym.¹²⁶

Według art. 60 ust. 1.: do zadań Straży Ochrony Kolei należy:

- 1) Kontrola przestrzegania przepisów porządkowych na obszarze kolejowym, w pociągach i innych pojazdach kolejowych.¹²⁷

Polega to na zwracaniu uwagi oraz reagowaniu na wszelkie wykroczenia, a w szczególności na te, które zostały określone w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 23 listopada 2004 r. w sprawie przepisów porządkowych obowiązujących na obszarze kolejowym, w pociągach i innych pojazdach kolejowych.

Kontrolę przestrzegania przepisów porządkowych Straż Ochrony Kolei wykonuje poprzez: wystawianie posterunków stałych, obchodowych w miejscach szczególnie zagrożonych i obiektach kolejowych podlegających

¹²⁵Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 14 lipca 2004 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania oraz sposobu organizacji straży ochrony kolei (Dz. U. z 2004 r., nr 164, poz. 1718).

¹²⁶Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym..., op. cit.

¹²⁷Ibidem, art. 60.

obowiązkowej ochronie, a także patroli w pociągach, na dworcach i szlakach kolejowych.¹²⁸

- 2) Ochrona życia i zdrowia ludzi oraz mienia na obszarze kolejowym, w pociągach i innych pojazdach kolejowych.

Jest to zabezpieczanie najważniejszych dóbr, jakimi są życie i zdrowie ludzkie. Odbywa się ono wszelkimi dostępnymi środkami, chroniącymi przed bezprawnymi zamachami innych osób oraz zapobiegającymi różnym wypadkom i katastrofom; a w przypadku zaistnienia tak niebezpiecznych zdarzeń polega na ochronie osób przed ich negatywnymi skutkami.¹²⁹

W ustępie drugim wskazano, że: wykonując swoje zadania, funkcjonariusz Straży Ochrony Kolei ma prawo do:

- 1) Legitymowania osób podejrzanych o popełnienie przestępstwa lub wykroczenia, jak również świadków przestępstwa lub wykroczenia, w celu ustalenia ich tożsamości;
- 2) Ujęcia, w celu niezwłocznego doprowadzenia do najbliższej jednostki Policji osób, w stosunku do których zachodzi uzasadniona potrzeba podjęcia czynności wykraczających poza uprawnienia Straży Ochrony Kolei;
- 3) Zatrzymywania i kontroli pojazdu samochodowego, poruszającego się na obszarze kolejowym i przyległym pasie gruntu, w przypadku uzasadnionego podejrzenia popełnienia przestępstwa lub wykroczenia przy użyciu tego pojazdu;
- 4) Nakładania grzywien w drodze mandatu karnego, na zasadach określonych w kodeksie postępowania w sprawach o wykroczenia;
- 5) Przeprowadzania czynności wyjaśniających, występowania do sądu z wnioskiem o ukaranie, oskarżania przed sądem i wnoszenia środków odwoławczych w trybie określonym w kodeksie postępowania w sprawach o wykroczenia;

¹²⁸http://ordynariat.pl/pl/263_16853.html (odczyt z dnia 06.06.2018r.).

¹²⁹Ibidem, (odczyt z dnia 06.06.2018r.).

- 6) Użycia i wykorzystania środków przymusu bezpośredniego i broni palnej na zasadach określonych w ustawie z dnia 24 maja 2013 r. o środkach przymusu bezpośredniego i broni palnej.
3. W przypadkach, o których mowa w art. 11 pkt 1–6, 8–10 i 12–14 ustawy z dnia 24 maja 2013 r. o środkach przymusu bezpośredniego i broni palnej (Dz. U. poz. 628, 1165, z 2014 r. poz. 24 i 1199 oraz z 2016 r. poz. 904), funkcjonariusz straży ochrony kolei może użyć środków przymusu bezpośredniego, o których mowa w art. 12 ust. 1 pkt 1, pkt 2 lit. a, pkt 7, 9, pkt 12 lit. a i pkt 13 tej ustawy lub wykorzystać te środki.
4. W przypadkach, o których mowa w art. 45 pkt 1 lit. a–c i e, pkt 2 i pkt 3 lit. a oraz w art. 47 pkt 3, 5 i 6 ustawy z dnia 24 maja 2013 r. o środkach przymusu bezpośredniego i broni palnej, funkcjonariusz straży ochrony kolei może użyć broni palnej lub ją wykorzystać.
5. Użycie i wykorzystanie środków przymusu bezpośredniego i broni palnej oraz dokumentowanie tego użycia i wykorzystania odbywa się na zasadach określonych w ustawie z dnia 24 maja 2013 r. o środkach przymusu bezpośredniego i broni palnej.
6. Na sposób przeprowadzenia czynności, o których mowa w ust. 2 pkt 1–3 i ust. 3, przysługuje zażalenie do miejscowo właściwego prokuratora w trybie przepisów kodeksu postępowania karnego.
7. Do wykonywania przez funkcjonariusza straży ochrony kolei czynności, o których mowa w ust. 2 pkt 1 i 2, stosuje się odpowiednio przepisy o Policji.
8. Do wykonywania przez funkcjonariusza straży ochrony kolei czynności, o których mowa w ust. 2 pkt 1, 2 i 6 oraz w ust. 4–7, stosuje się odpowiednio przepisy o Policji.

Funkcjonariusze Straży Ochrony Kolei posiadają uprawnienia do używania następujących środków przymusu bezpośredniego:

- siła fizyczna;
- pałka służbowa – gumowa typu Tonfa oraz typu EMS;
- kajdanki;
- ręczny miotacz gazu (RMG);

- pies służbowy (patrolowo - obronny, patrolowo - tropiący i inne, np. wykrywający narkotyki);
- broń służbowa – pistolety Walther P 99, Glauberyt PM-98, Grand Power pl mk 7;
- paralizator – ręczne urządzenie obezwładniające URP-1000, paralizator phazzer.
- jeżeli użycie środków przymusu bezpośredniego nie było wystarczające funkcjonariusz Straży Ochrony Kolei ma prawo użycia broni palnej.¹³⁰

Straż Ochrony Kolei może wykonywać swoje zadania poza obszarem kolejowym. M. in.:

§ 1. Funkcjonariusze straży ochrony kolei mogą wykonywać zadania określone w ustawie z dnia 28 marca 2013 r. o transporcie kolejowym, zwanej dalej „ustawą”, poza obszarem kolejowym w następujących przypadkach:

1. Bezpośredniego pościgu za osobą, w stosunku do której istnieje uzasadnione podejrzenie popełnienia czynu zabronionego prawem na obszarze kolejowym, w pociągach i innych pojazdach kolejowych;
2. Konieczności doprowadzenia osoby zatrzymanej w trybie art. 60 ust. 2 pkt 2 do jednostki Policji usytuowanej poza obszarem kolejowym;
3. Wykonywania ochrony przewozów mienia kolejowego lub mienia powierzonego kolei.¹³¹

3.2.4. Rola Straży Ochrony Kolei na obszarach kolejowych

Funkcjonariusze omawianej formacji są obecni na dworcach PKP i szlakach kolejowych, patrolują pociągi, ochraniają transporty z surowcami i artykułami przemysłowymi. Narażają zdrowie i życie, przeciwdziałając kradzieżom mienia kolejowego i ładunków powierzonych kolei na czas transportu. Ścigają

¹³⁰https://pl.wikipedia.org/wiki/Stra%C5%BC_Ochrony_Kolei (odczyt z dnia 18.07.2018 r.).

¹³¹Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 26 września 2003 r. w sprawie określenia przypadków, w których funkcjonariusze Straży Ochrony Kolei mogą wykonywać swoje zadania poza obszarem kolejowym (Dz. U. nr 181, poz. 1775).

chuliganów i awanturników zakłócających porządek na obszarach kolejowych oraz wandalami niszczącymi mienie PKP.

3.2.5. Obszar działania Straży Ochrony Kolei

Straż Ochrony Kolei działa na obszarze kolejowym, w pociągach i innych pojazdach kolejowych.¹³²

Działalność Straży Ochrony Kolei może sięgać poza obszar kolejowy w następujących przypadkach:

- 1) Bezpośredniego pościgu za osobą, w stosunku do której istnieje uzasadnione podejrzenie popełnienia czynu zabronionego prawem na obszarze kolejowym, w pociągach i innych pojazdach kolejowych;
- 2) Konieczności doprowadzenia do najbliższej jednostki Policji osoby ujętej, w stosunku do której zachodzi uzasadniona potrzeba podjęcia czynności wykraczających poza uprawnienia straży ochrony kolei;
- 3) Wykonywania ochrony przewozów mienia kolejowego lub mienia powierzonego kolei¹³³;
- 4) Kontroli punktów zbierania odpadów metali, w tym punktów skupu złomu w zakresie określonym w ustawie;¹³⁴
- 5) Podczas osobistego doręczania pism w razie niezbędnej konieczności, w tym wezwań, w zakresie prowadzonych czynności wyjaśniających w sprawach o wykroczenia, na podstawie art. 60 ust. 2 pkt 5 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym;
- 6) W razie niezbędnej konieczności, podczas podejmowania czynności wyjaśniających w sprawach o wykroczenia w miejscu pobytu świadka oraz świadka będącego pokrzywdzonym, polegających na przesłuchaniu przy

132Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym..., op. cit., art. 60 ust. 1.

133Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 26 września 2003 r. w sprawie określenia przypadków, w których funkcjonariusze straży ochrony kolei mogą wykonywać swoje zadania poza obszarem kolejowym (Dz. U. z 2003 r., nr 181, poz. 1775).

134Ustawa z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (t. j. Dz. U. z 2018 r., poz. 992, 1000, 1479, 1544, 1564, 1592), art. 102 ust. 6.

zastrzeżeniu, że ww. osoby wyrażą zgodę na udział w czynnościach w miejscu pobytu.¹³⁵

Obszar kolejowy - określony działkami ewidencyjnymi teren, na którym usytuowane są linie kolejowe oraz inne budynki, budowle i urządzenia przeznaczone do zarządzania, eksploatacji i utrzymania linii kolejowych, a także służące do obsługi przewozu osób i rzeczy.¹³⁶

3.3. Współpraca Straży Ochrony Kolei z innymi służbami mundurowymi oraz instytucjami i podmiotami w zakresie bezpieczeństwa i porządku publicznego

Współdziałanie oznacza więź łączącą podmioty niezależne, dążące do osiągnięcia tożsamyh albo zgodnych celów. Współpraca natomiast to stała wymiana informacji o zagrożeniach występujących na danym terenie, zakresie bezpieczeństwa ludzi, mienia, spokoju i porządku publicznego.¹³⁷

Współdziałanie Straży Ochrony Kolei z innymi podmiotami pozwala na zachowanie bezpieczeństwa. Działania podejmowane przez Straż Ochrony Kolei realizowane są na terenach kolejowych, a tym samym na obszarach aktywności gospodarczej różnych spółek przewozowych. Straż Ochrony Kolei zobowiązana jest do współpracy z innymi organami i instytucjami administracji publicznej na podstawie art. 62 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym.¹³⁸ Minister właściwy do Spraw Transportu w porozumieniu z ministrami właściwymi do Spraw: Wewnętrznych, Obrony Narodowej i Finansów Publicznych, określił w drodze rozporządzenia szczegółowe formy i zasady współdziałania.

Straż Ochrony Kolei, jako formacja zapewniająca bezpieczeństwo na obszarze kolejowym, od wielu już lat ściśle współpracuje z innymi organami

135Załącznik do Decyzji Nr 12/2017 Komendanta Głównego Straży Ochrony Kolei z dnia 20 kwietnia 2017 r. zasady prowadzenia przez Straż Ochrony Kolei czynności wyjaśniających wynikających z nałożonych zadań i przyznaných uprawnień określonych w art. 60 ust. 1 i 2 ustawy o transporcie kolejowym.

136Załącznik do Decyzji Nr 56/2013 Komendanta Głównego Straży Ochrony Kolei z dnia 20 września 2013 r. zasady pełnienia służby przez funkcjonariuszy Straży Ochrony Kolei w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Komenda Główna Straży Ochrony Kolei, Warszawa 2013, s. 4.

137J. Hałyk, Straż Ochrony Kolei..., op. cit., s. 86.

138Ibidem, s. 85.

w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa na obszarze kolejowym, m. in. z: Agencją Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Służbą Ochrony Państwa, Policją, Strażą Graniczną, Żandarmerią Wojskową, Służbą Celną, Państwową Strażą Pożarną, Służbą Więzienną, Inspekcją Transportu Drogowego, Strażami Miejskimi. Współdziałanie to polega na prowadzeniu działań prewencyjnych i operacyjnych zmierzających do poprawy bezpieczeństwa na obszarze kolejowym. Realizowane są również wspólne szkolenia i ćwiczenia.¹³⁹

Współdziałanie pomiędzy służbami polega na prowadzeniu wspólnych czynności, zmierzających do poprawy bezpieczeństwa na obszarze kolejowym poprzez: organizację wspólnych patroli, zabezpieczanie śladów i dowodów przestępstwa, miejsc katastrof oraz wypadków kolejowych do chwili przybycia organów, które posiadają stosowne uprawnienia w zakresie wykonywania czynności dochodzeniowo - śledczych. Przy współpracy funkcjonariusze Policji udzielają także funkcjonariuszom SOK pomocy w zakresie ustalania tożsamości osób, które dopuściły się popełnienia wykroczenia lub przestępstwa. Współpraca prowadzona jest także na szczeblu kierowniczym. Organizowane są spotkania w ramach wojewódzkich zespołów ds. bezpieczeństwa pod przewodnictwem wojewodów, podczas których ustalane są zadania, opracowywane plany w kwestiach dotyczących zabezpieczenia dworców kolejowych w miejscach szczególnie wzmożonego ruchu podróżnych oraz w miejscach najbardziej zagrożonych przestępczością, na podstawie analiz rejestrowanych zdarzeń. Ponadto komendanci jednostek organizacyjnych SOK w porozumieniu z kierownictwem służb współpracujących, uzgadniają między sobą wspólne patrole na najbardziej zagrożonych liniach i odcinkach, w pociągach, na dworcach. Wypracowywane są nowe mechanizmy służące przeciwdziałaniu przestępczości.¹⁴⁰

139A. Musiał (red.), Raport Kolejowy nr 2/2015, Wydawnictwo Polska Izba Producentów i usług na rzecz kolei, s. 24.

140http://ordynariat.pl/pl/263_16853.html (odczyt z dnia 18.06.2018 r.).

Wykonując swoje zadania na obszarach kolejowych Straż Ochrony Kolei współpracuje m. in. z niżej wymienionymi podmiotami i służbami mundurowymi:

Współpraca Straży Ochrony Kolei z Agencją Bezpieczeństwa Wewnętrznego

Straż Ochrony Kolei współpracuje m. in. z ABW na mocy pisma nr IOODg-2517-2/2015 z dnia 29 stycznia 2015 r. dotyczącego otwartego katalogu incydentów i zdarzeń zgłaszanych do Centrum Antyterrorystycznego ABW. Współpraca Straży Ochrony Kolei z ABW dotyczy w tym przypadku ochrony antyterrorystycznej kraju. Przede wszystkim chodzi o dane, które w wyniku prowadzonych czynności nie zostały przekazane do Policji lub Straży Granicznej, a obejmowały incydenty:

- legitymowania lub podjęcia innych czynności służbowych wobec osoby będącej obywatelem państwa zaliczanego do kategorii państw zwiększonego ryzyka;
- informowania o wszystkich przejawach ekstremizmu (islamskiego, skrajnie lewicowego, prawicowego, ekologicznego itp.);
- ingerencje w integralność systemu kolejowego, ukierunkowane np. na wykolejenie pociągu itp.);
- istotne, zidentyfikowane przez SOK incydenty, noszące znamiona podejmowania prób rozpoznania obiektów i infrastruktury kolejowej, w celu uzyskania informacji które mogą być przydatne do planowania lub przeprowadzenia ewentualnego zamachu terrorystycznego;
- zagrożeń dla kategorii VIP podróżujących pociągami.

Wymienione wyżej przypadki traktuje się jako przykładowe i nie pomija innych, które mogą wskazywać potencjalne zagrożenie terrorystyczne lub ekstremistyczne.

Współpraca Straży Ochrony Kolei z Policją

Charakter zadań nałożonych na SOK jest zbliżony do zadań policji, więc ta współpraca jest dość częsta.¹⁴¹

141J. Hałyk, Straż Ochrony Kolei..., op. cit., s. 87.

W ramach działań antyterrorystycznych obowiązujące przepisy zobowiązują Policję do współpracy i współdziałania z następującymi podmiotami: Państwową Strażą Pożarną oraz Strażą Ochrony Kolei celem monitorowania transportów oraz miejsc składowania substancji szkodliwych, stanowiących zagrożenie dla bezpieczeństwa powszechnego.

Według § 3. 1. Współdziałanie Straży Ochrony Kolei z Policją polega w szczególności na:

- 1) Wspólnym prowadzeniu działań porządkowych na obszarze kolejowym, w pociągach i innych pojazdach kolejowych;
- 2) Uzgadnianiu, organizowaniu i prowadzeniu wspólnych patroli;
- 3) Zabezpieczeniu miejsca przestępstwa w celu niedopuszczenia do zatarcia śladów i dowodów, przed przybyciem organów uprawnionych do prowadzenia śledztwa lub dochodzenia;
- 4) Zabezpieczeniu miejsca wypadków i katastrof kolejowych do czasu przybycia organów, o których mowa w pkt. 3;
- 5) Udzielaniu pomocy przez Policję funkcjonariuszom Straży Ochrony Kolei w doprowadzaniu do najbliższej jednostki Policji osób, w stosunku do których zachodzi uzasadniona potrzeba podjęcia czynności wykraczających poza możliwości Straży Ochrony Kolei;
- 6) Wzajemnej wymianie informacji o osobach poszukiwanych, z zachowaniem przepisów o tajemnicy służbowej i państwowej;
- 7) Udzielaniu pomocy przy ustalaniu danych personalnych osób ujętych;
- 8) Współpracy przy prowadzeniu postępowań;
- 9) Organizowaniu wspólnych szkoleń.¹⁴²

Współpraca Straży Ochrony Kolei ze Strażą Graniczną

W myśl § 4. 1. współdziałanie Straży Ochrony Kolei ze Strażą Graniczną polega w szczególności na:

- 1) Przekazywaniu informacji o:

¹⁴²Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 29 września 2004 r. w sprawie współdziałania straży ochrony kolei z Policją, Strażą Graniczną i Inspekcją Transportu Drogowego (Dz. U z 2004 r., nr 223, poz. 2262).

- a) przestępstwach i wykroczeniach oraz ich sprawcach, do których ścigania właściwa jest Straż Graniczna;
- b) zagrożeniach bezpieczeństwa ludzi i mienia oraz porządku na obszarze kolejowym, w pociągach i innych pojazdach kolejowych;
- c) nielegalnej migracji i związanych z nią zakłóceniach porządku publicznego;

2) Prowadzeniu wspólnych działań:

- a) porządkowych w celu zapewnienia bezpieczeństwa ludzi i mienia oraz porządku publicznego;
- b) związanych z kontrolą legalności pobytu cudzoziemców na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, przeprowadzanych na obszarze kolejowym;
- c) zmierzających do ujawnienia i zatrzymania osób podejrzanych o popełnienie przestępstwa lub wykroczenia, których ściganie należy do właściwości Straży Granicznej;

3) Współpracy przy zabezpieczaniu miejsca przestępstwa w zakresie właściwości Straży Granicznej, w celu niedopuszczenia do zatarcia śladów i dowodów, przed przybyciem organów uprawnionych do prowadzenia śledztwa lub dochodzenia;

4) Współpracy przy zabezpieczaniu miejsc wypadków i katastrof kolejowych, do czasu przybycia organów, o których mowa w pkt. 3;

5) Wzajemnym korzystaniu z psów służbowych wraz z przewodnikiem, pomieszczeń służbowych oraz sprzętu technicznego;

6) Prowadzeniu wspólnej działalności szkoleniowej, obejmującej organizowanie szkoleń funkcjonariuszy Straży Ochrony Kolei i Straży Granicznej oraz współpracę przy szkoleniu psów służbowych.¹⁴³

Straż Ochrony Kolei ponadto jest zobowiązana do bieżącego współdziałania z właściwymi miejscowo placówkami Straży Granicznej w zakresie wymiany informacji o przekraczaniu granicy i migracji przez osoby podejrzewane o działalność terrorystyczną oraz do przeprowadzania analiz wszystkich uzyskanych informacji na temat możliwości zagrożenia

¹⁴³Ibidem.

terrorystycznego. W tym celu organizowane są wspólne działania porządkowe, podczas których przeprowadzana jest kontrola legalności pobytu cudzoziemców na terytorium RP.¹⁴⁴

Współpraca Straży Ochrony Kolei z Żandarmerią Wojskową

§ 1. 1. stanowi, że Straż Ochrony Kolei wykonując zadania określone w art. 60 ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, współdziała z Żandarmerią Wojskową.

2. Współdziałanie Straży Ochrony Kolei z Żandarmerią Wojskową polega w szczególności na:

- 1) Wspólnym prowadzeniu działań porządkowych i prewencyjnych w celu zapewnienia porządku i bezpieczeństwa na obszarze kolejowym, w pociągach i innych pojazdach kolejowych;
- 2) Wzajemnym korzystaniu z będących w dyspozycji Straży Ochrony Kolei i Żandarmerii Wojskowej środków łączności, środków lokomocji i innych środków technicznych oraz psów służbowych podczas prowadzenia działań,
o których mowa w pkt. 1;
- 3) Współpracy w zakresie ochrony zdrowia i życia oraz mienia na obszarze kolejowym;
- 4) Współpracy w zabezpieczaniu miejsca przestępstwa w celu niedopuszczenia do zatarcia śladów i dowodów przestępstwa, przed przybyciem organów uprawnionych do prowadzenia śledztwa lub dochodzenia;
- 5) Współpracy przy prowadzeniu czynności wyjaśniających w sprawach o wykroczenia, w trybie określonym w kodeksie postępowania w sprawach o wykroczenia;
- 6) Wspólnym prowadzeniu bezpośredniego pościgu za sprawcą przestępstwa;
- 7) Udzielaniu w miarę potrzeby pomocy przy doprowadzaniu do organów Policji sprawców przestępstw i wykroczeń.

144J. Hałyk, Straż Ochrony Kolei..., op. cit., s. 88.

3. Współdziałanie Straży Ochrony Kolei z Żandarmerią Wojskową poza obszarem kolejowym dotyczy przypadków określonych w ust. 2 pkt. 6 i 7.

§ 2. Komendanci Straży Ochrony Kolei i komendanci jednostek organizacyjnych Żandarmerii Wojskowej realizują współdziałanie, o którym mowa w § 1, poprzez:

- 1) Stałą wymianę informacji w formie pisemnej, dotyczącą popełnianych przez żołnierzy przestępstw i wykroczeń na obszarze kolejowym, na dworcach i w pociągach;
- 2) Ustalanie szczegółowego sposobu współdziałania dla zapewnienia porządku i bezpieczeństwa w zagrożonych rejonach;
- 3) Organizowanie wspólnych patroli na dworcach, stacjach i odcinkach linii kolejowych, na których występuje nasilenie przestępstw i wykroczeń popełnianych przez żołnierzy;
- 4) Podejmowanie środków zapewniających porządek i bezpieczeństwo na obszarze kolejowym, na dworcach i w pociągach, w okresach masowych przejazdów osób powołanych do odbycia zasadniczej służby wojskowej i zwolnionych z tej służby;
- 5) Organizowanie wspólnych szkoleń oraz spotkań informacyjnych w celu analizy zagrożeń i sposobów ich eliminacji oraz doskonalenia współdziałania.¹⁴⁵

Funkcjonariusze SOK współpracując z ŻW wykonują wspólne patrole porządkowe: na stacjach, w pociągach lub innych pojazdach kolejowych. Patrole te mają za zadanie: ochronę życia i zdrowia oraz mienia przed bezprawnymi zamachami, ochronę bezpieczeństwa i porządku publicznego, zapobieganie popełnianiu przestępstw oraz wykrywanie i ściganie ich sprawców, a także zapewnienie przestrzegania przepisów porządkowych. Należy dodać, że organizowane są działania porządkowe w związku z przemieszczaniem się środkami transportu kolejowego żołnierzy zawodowych oraz zabezpieczane są transporty wojskowe, ich załadunek, rozładunek, postoje i przejazd przez poszczególne stacje kolejowe.¹⁴⁶

145Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 15 kwietnia 2004 r. w sprawie form współdziałania straży ochrony kolei z Żandarmerią Wojskową (Dz. U. z 2004 r., nr 122, poz. 1270).

146J. Hałyk, Straż Ochrony Kolei..., op. cit., s. 90.

Współpraca Straży Ochrony Kolei z organami kontroli skarbowej

W myśl postanowień § 1. współdziałanie Straży Ochrony Kolei z organami kontroli skarbowej polega w szczególności na:

- 1) Prowadzeniu wspólnych przedsięwzięć na obszarze kolejowym, w pociągach i innych pojazdach kolejowych;
- 2) Przekazywaniu przez Straż Ochrony Kolei informacji o podejrzeniu naruszenia przepisów prawa w zakresie obrotu towarowego z zagranicą i obrotu towarami przywożonymi z zagranicy na obszarze kolejowym, w pociągach i innych pojazdach kolejowych;
- 3) Przekazywaniu przez organy kontroli skarbowej informacji o naruszeniu przepisów porządkowych oraz informacji służących ochronie życia i zdrowia ludzi oraz mienia na obszarze kolejowym, w pociągach i innych pojazdach kolejowych, uzyskanych w związku z realizowanymi zadaniami z zakresu kontroli skarbowej;
- 4) Udzielaniu organom kontroli skarbowej pomocy przy prowadzeniu czynności kontrolnych przez inspektorów i pracowników organów kontroli skarbowej na obszarze kolejowym, w pociągach i innych pojazdach kolejowych;
- 5) Udostępnianiu organom kontroli skarbowej podczas wykonywania czynności służbowych: pomieszczeń biurowych, składowych, środków łączności, środków transportu i sprzętu biurowego, zwłaszcza sprzętu informatycznego, będących w dyspozycji Straży Ochrony Kolei;
- 6) Zabezpieczaniu przez Straż Ochrony Kolei miejsca przestępstwa skarbowego lub wykroczenia skarbowego, w celu niedopuszczenia do zatarcia śladów i dowodów, przed przybyciem organów uprawnionych do prowadzenia śledztwa lub dochodzenia.¹⁴⁷

Współpraca Straży Ochrony Kolei z Inspekcją Transportu Drogowego

Według § 5. 1. współdziałanie straży ochrony kolei z Inspekcją Transportu Drogowego polega w szczególności na:

¹⁴⁷Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 1 września 2004 r. w sprawie form współdziałania straży ochrony kolei z organami kontroli skarbowej (Dz. U. z 2004 r., nr 200, poz. 2056).

- 1) Przekazywaniu informacji o kolejowych stacjach wykorzystywanych w transporcie kombinowanym;
- 2) Wymianie informacji w zakresie wykonywania przez przewoźników krajowych i międzynarodowych transportu kombinowanego, z wykorzystaniem kolejowych stacji, na których następuje zmiana rodzaju transportu, znajdujących się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
- 3) Opracowywaniu szczegółowych planów współdziałania, z uwzględnieniem obszarów kolejowych, w których występuje nasilenie naruszeń odpowiednich przepisów z zakresu transportu drogowego;
- 4) Współpracy związanej z zabezpieczaniem miejsca naruszenia przepisów z zakresu transportu drogowego na obszarze kolejowym, w celu uniemożliwienia zatarcia śladów i dowodów;
- 5) Prowadzeniu działalności szkoleniowej, obejmującej organizowanie wspólnych szkoleń funkcjonariuszy straży ochrony kolei i Inspekcji Transportu Drogowego;
- 6) Wzajemnym korzystaniu ze środków łączności w sytuacjach tego wymagających.¹⁴⁸

Współpraca Straży Ochrony Kolei z ratownictwem medycznym.

Zadania SOK dla ratownictwa medycznego na obszarach kolejowych to m. in.:

- izolacja miejsca prowadzenia działań ratowniczych;
- zapewnienie możliwości dojazdu sił ratowniczych;
- wyznaczenie miejsc koncentracji sił i środków ratowniczych, skierowanych do działań;
- zapewnienie bezpieczeństwa ratownikom prowadzącym działania (przeszukiwanie miejsca prowadzonych działań, w celu odnalezienia i likwidacji ewentualnych ładunków wtórnych po zamachach terrorystycznych, sprawdzanie wyznaczonych punktów koncentracji, wyznaczonych miejsc dla osób poszkodowanych oraz punktów dowodzenia, pod kątem podłożenia tam wtórnych ładunków wybuchowych).

¹⁴⁸Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 29 września 2004 r. w sprawie współdziałania straży ochrony kolei z Policją, Strażą Graniczną i Inspekcją Transportu Drogowego..., op. cit.

Chcąc spełnić oczekiwania społeczne, różnego rodzaju służby i straże, a także inne podmioty, funkcjonujące w sferze kształtowania bezpieczeństwa i porządku publicznego na obszarach kolejowych, podejmują na co dzień wiele działań, zmierzających do ograniczenia występujących zagrożeń. Z punktu widzenia SOK, ważnym jest poznanie zakresu zadań poszczególnych formacji i ich kompetencji, by móc lepiej chronić pasażerów i mienie terenów kolejowych.¹⁴⁹

Straż Ochrony Kolei współpracuje także z europejskimi organizacjami wspierającymi kolejowe firmy i siły policyjne, gdzie głównym zadaniem tych firm kolejowych i kolejowych sił policyjnych jest ochrona osób i mienia, jak również zapewnienie bezpieczeństwa oczywiście na terenach kolejowych.

W transporcie kolejowym krajów europejskich ważną pozycję zajmują służby odpowiedzialne za bezpieczeństwo na terenach kolejowych. Transport kolejowy wymaga specyficznej ochrony, opartej na skutecznych metodach i technikach działalności prewencyjnej, jak i konkretnej walce z przestępczością występującą na kolei. Stąd też w każdym kraju do zabezpieczenia ładu i porządku na omawianym obszarze powołane są specjalistyczne formacje.

W 1980 r., z chęci wypracowania wspólnej polityki bezpieczeństwa, powołano do życia **COLPOFER** - ciało stowarzyszone z Międzynarodową Unią Kolejową (UIC).

Głównym zadaniem Colpoferu jest wypracowanie strategii bezpieczeństwa na obszarach kolejowych, dostosowanej do bieżących zagrożeń.

Jako główne zagrożenia bezpieczeństwa, występujące na terenach kolejowych krajów stowarzyszonych wymienia się:

- przejazdy kibiców sportowych;
- czynności sabotujące prawidłowe działania urządzeń związanych bezpośrednio z ruchem pociągów;
- niebezpieczne sytuacje w ruchu kolejowym;
- wyłudzenia przejazdów bez biletów;

149 J. Hałyk, Straż Ochrony Kolei..., op. cit., s. 92-93.

- kradzieże elementów kolejowych;
- kradzieże na szkodę podróżnych;
- wandalizm i działalność graficiarzy;
- przestępstwa o charakterze kryminalnym w dużych aglomeracjach miejskich.

Colpofer stara się odpowiadać na najbardziej aktualne zagrożenia, wypracowując prewencję kryminalną oraz poczucie bezpieczeństwa w pociągach. Członkowie na bieżąco współpracują ze sobą, omawiając doraźne problemy związane z zapewnieniem bezpieczeństwa na obszarach kolejowych, nierzadko korzystając ze specyficznych konsultacji i przeprowadzania odpowiednich analiz.¹⁵⁰ Jednym z zadań Colpoferu jest tworzenie grup roboczych, które mają wypracować konkretne przedsięwzięcia służące zwalczaniu nasilających się zjawisk przestępczych, występujących na terenie kolejowym.

Zadania Colpoferu:

1. Wymiana doświadczeń i informacji oraz metod prewencji i walki z przestępstwami na obszarach kolejowych;
2. Wspólne podejście do walki z przestępczością na obszarach kolejowych;
3. Utworzenie w ramach COLPOFERU grupy zadaniowej, zajmującej się sprawami bezpieczeństwa na terenie krajów położonych na wschodniej granicy Unii Europejskiej;
4. Wymiana informacji, w celu zapewnienia bezpieczeństwa podczas wydarzeń o międzynarodowym znaczeniu, a dotyczących obszarów kolejowych;
5. Zabezpieczenie zleceń spółek kolejowych i policji kolejowych, w celu poprawy bezpieczeństwa oraz zapewnienie, zarówno klientom kolei jak i personelowi, poczucia bezpieczeństwa;
6. Zabezpieczenie zleceń innych podmiotów, zaangażowanych albo odpowiedzialnych za bezpieczeństwo na kolei.¹⁵¹

¹⁵⁰ Straż Ochrony Kolei 1918 - 2003, PLK 85 lat w służbie kolei (biuletyn), Straży Ochrony Kolei, Warszawa 2003, s. 7-8.

¹⁵¹ <http://www.kgsok.pl/o-sok/wspolpraca-miedzynarodowa-i-z-innymi-sluzbami/wspolpraca-miedzynarodowa/colpofer/> (odczyt z dnia 19.08.2018r.).

Powstanie platformy „Security”

W odpowiedzi na duże zagrożenie bezpieczeństwa, występujące na terenie kolejowym (terroryzm itp.), UIC w marcu 2003 r. zdecydowała o utworzeniu stanowiska szefa ds. bezpieczeństwa.

Program pracy platformy (z podziałem na grupy robocze):

1. Wejście do układu z Schengen i nielegalna imigracja.
2. Komunikacja i zarządzanie kryzysowe.
3. Bezpieczeństwo w pociągach międzynarodowych.
4. Bezpieczeństwo przewozów towarowych.
5. Zastosowanie nowych rozwiązań technologicznych.
6. Infrastruktura krytyczna.
7. Terroryzm.
8. Zarządzanie personelem.

3.4 Struktura organizacyjna Komendy Regionalnej Straży Ochrony Kolei w Katowicach - podstawowe zadania oraz zakres działania

Komenda Regionalna Straży Ochrony Kolei w Katowicach jest wykonawcą komórką organizacyjną PKP PLK S.A. Komenda Główna SOK. Siedzibą Komendy Regionalnej SOK jest miasto Katowice. Terytorialnie obszar działania pokrywa się z Zakładami Linii Kolejowych w Sosnowcu, Tarnowskich Górach oraz Częstochowie. Komenda ta posiada na swym obszarze działania posterunki Straży Ochrony Kolei w: Jaworznie Szczakowej, Czechowicach Dziedzicach, Tarnowskich Górach, Gliwicach, Rybniku, Kędzierzynie Koźlu, Bytomiu, Częstochowie oraz Zawierciu.

Strukturę organizacyjną i zakres działania Komendy Regionalnej Straży Ochrony Kolei w Katowicach określa § 2 i 3 załącznika nr 1 do Regulaminu

Organizacyjnego Komendy Regionalnej Straży Ochrony Kolei w Katowicach PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Komenda Główna Straży Ochrony Kolei.¹⁵²

Do podstawowych zadań komendy regionalnej należy kontrola przestrzegania przepisów porządkowych, ochrona życia i zdrowia ludzi, a także mienia na obszarze kolejowym, w pociągach i innych pojazdach kolejowych.

3.4.1. Zakres działania Komendy Regionalnej Straży Ochrony Kolei w Katowicach

Zakres działania Komendy Regionalnej SOK obejmuje w szczególności:

- 1) Prowadzenie czynności związanych z ochroną życia i zdrowia ludzi oraz mienia na obszarze kolejowym, w pociągach i innych pojazdach kolejowych, w tym także działań profilaktycznych;
- 2) Organizowanie i prowadzenie działań porządkowych i zapobiegających kradzieżom; 3) Patrolowanie obszaru kolejowego i pociągów pasażerskich;
- 3) Wystawianie posterunków ochronnych;
- 4) Zabezpieczanie miejsc wypadków kolejowych, wszelkich śladów i dowodów oraz mienia do czasu przybycia właściwych organów dochodzeniowych i kolejowej komisji powypadkowej albo usunięcia skutków wypadku;
- 5) Określanie potrzeb w zakresie wyposażenia Komendy Regionalnej w środki techniczne niezbędne do realizacji zadań;
- 6) Dokonywanie analiz i kontroli w zakresie stanu ochrony życia i zdrowia ludzi oraz mienia na obszarze kolejowym, w pociągach i innych pojazdach kolejowych;
- 7) Sprawy związane z gospodarką i eksploatacją sprzętu uzbrojenia oraz sprzętu strzeleckiego;
- 8) Organizowanie i prowadzenie działań z użyciem psów służbowych oraz prowadzenie spraw związanych z ich utrzymaniem i wykorzystaniem;

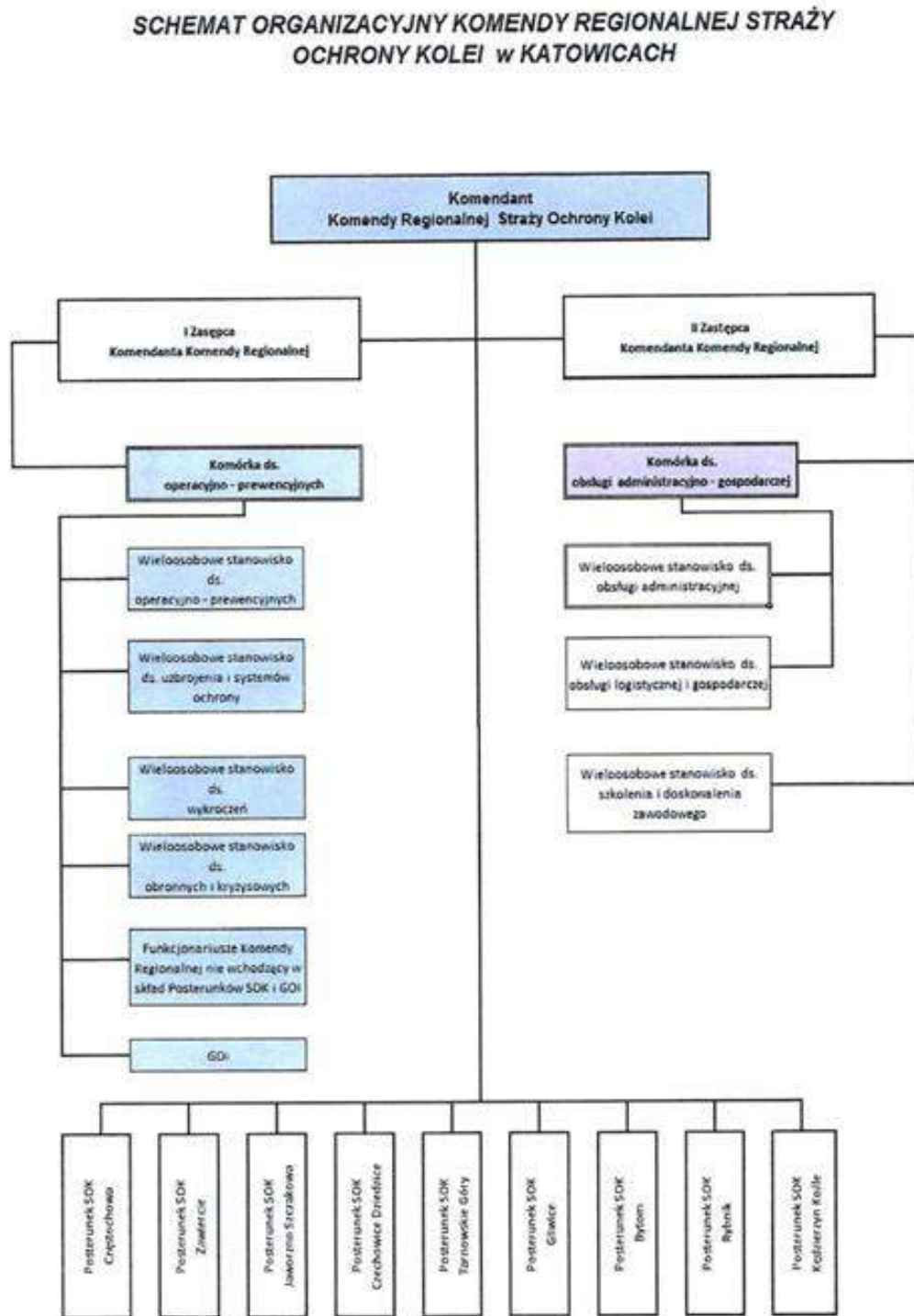
152Załącznik nr 1 do Regulaminu Organizacyjnego Komendy Regionalnej Straży Ochrony Kolei w Katowicach PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Komenda Główna Straży Ochrony Kolei, Warszawa, s. 1.

- 9) Współpracę ze służbami ochrony kolei innych zarządców infrastruktury kolejowej, przewoźnikami kolejowymi, organizacjami i instytucjami, w zakresie bezpiecznego przewozu osób i rzeczy oraz nadzoru nad zabezpieczeniem mienia kolejowego na obszarze działania Komendy Regionalnej;
- 10) Prowadzenie postępowań wyjaśniających oraz udział w komisjach w zakresie określonym odrębnymi przepisami;
- 11) Wydawanie zezwoleń i przepustek uprawniających do wstępu na obszar kolejowy zarządzany przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., na którym istnieje zakaz wstępu;
- 12) Utrzymanie porządku i czystości na terenie użytkowanym przez Komendę Regionalną;
- 13) Prowadzenie gospodarki materiałowej;
- 14) Prowadzenie spraw związanych z najmem nieruchomości;
- 15) Prowadzenie gospodarki transportu samochodowego Komendy Regionalnej, w tym utrzymanie sprawności technicznej przydzielonych środków transportu drogowego;
- 16) Zapewnienie prawidłowej łączności telefonicznej i radiowej, w tym utrzymanie sprawności technicznej urządzeń telefonii i łączności radiowej;
- 17) Prowadzenie ewidencji przedmiotów nietrwałych Komendy Regionalnej, w tym także umundurowania oraz odzieży ochronnej i roboczej;
- 18) Prowadzenie ewidencji ilościowej środków trwałych zgodnie z obowiązującymi przepisami;
- 19) Zaopatrzenie w przedmioty i środki trwałe, w tym również elementy umundurowania, odzieży ochronnej i roboczej oraz ich rozliczanie;
- 20) Gospodarkę złomem;
- 21) Udział w inwentaryzacji rzeczowego majątku trwałego i obrotowego;
- 22) Udział w pracach komisji likwidacyjnej rzeczowego majątku trwałego i obrotowego;
- 23) Prowadzenie spraw z zakresu bezpieczeństwa i higieny pracy, ochrony środowiska oraz ochrony przeciwpożarowej;
- 24) Ochronę informacji niejawnych, danych osobowych, informacji stanowiących tajemnicę przedsiębiorcy (przedsiębiorstwa), innych informacji prawnie chronionych, w szczególności zapewniających realizację polityki bezpieczeństwa informacji i polityki bezpieczeństwa teleinformatycznego;

- 25) Prowadzenie spraw w zakresie nakładania i rozliczanie grzywien w postępowaniu mandatowym;
- 26) Prowadzenie czynności wyjaśniających w sprawach o wykroczenia, składanie wniosków o ukaranie do właściwych sądów oraz występowanie przed sądami w roli oskarżyciela publicznego;
- 27) Opracowanie i aktualizację planów zabezpieczenia Komendy Regionalnej;
- 28) Udział w planowaniu i realizację ochrony kolejowych elementów infrastruktury krytycznej.¹⁵³

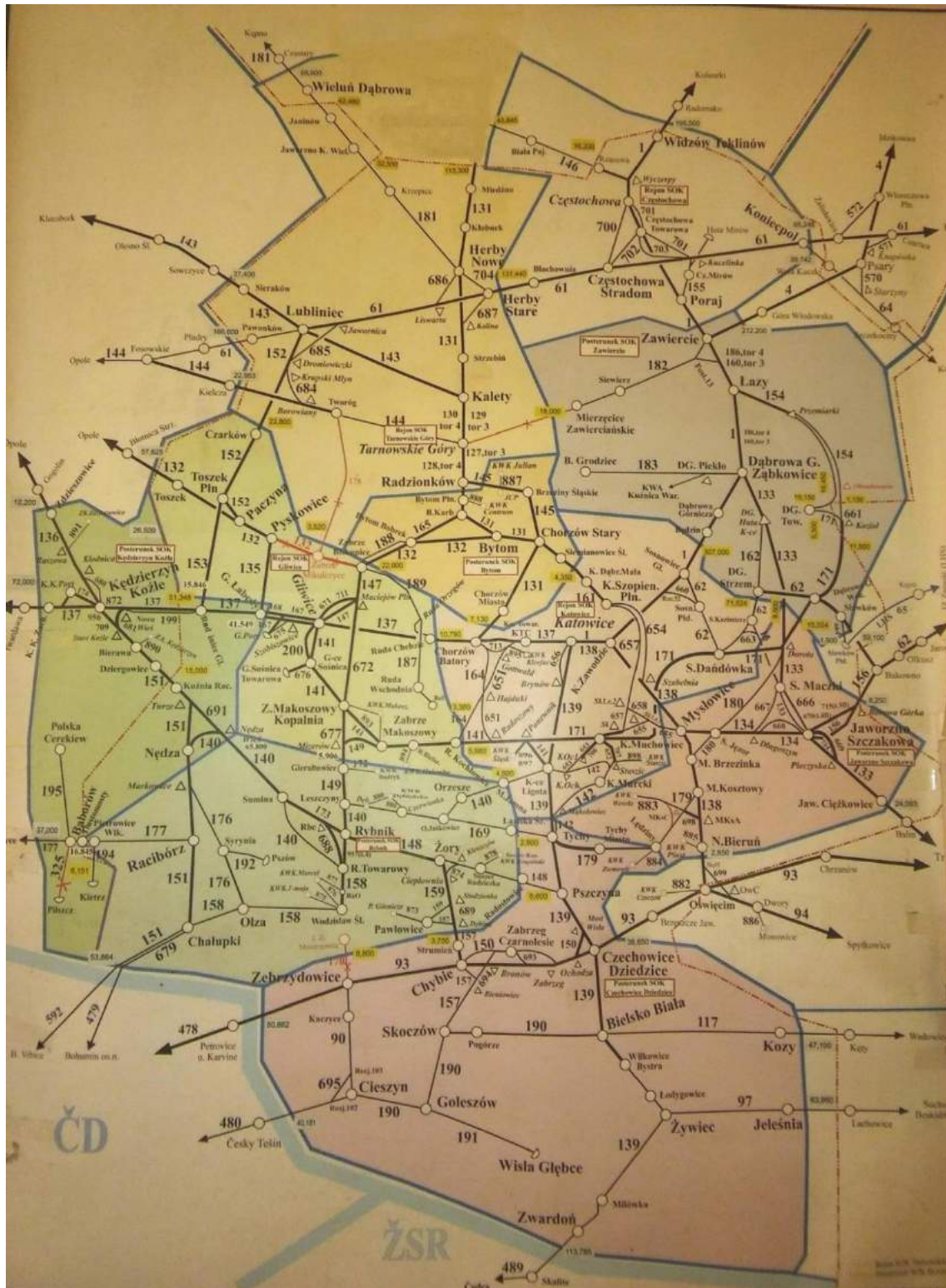
153 Ibidem, s. 1.

Rysunek 19. Schemat organizacyjny Komendy Regionalnej Straży Ochrony Kolei w Katowicach



Źródło: Załącznik nr 1 do Regulaminu Organizacyjnego Komendy Regionalnej Straży Ochrony Kolei w Katowicach PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Komenda Główna Straży Ochrony Kolei, Warszawa, s. 18

Mapa 2. Obszar działania Komendy Regionalnej Straży Ochrony Kolei w Katowicach z podziałem na obszary działania podległych posterunków



Źródło: Materiały własne

Procedury reagowania kryzysowego w Straży Ochrony Kolei

Tabela 2. Wykaz procedur reagowania kryzysowego w PKP PLK S.A.

Ilość ogólna	Ilość wg rodzaju	Rodzaj procedury	Skrót	Nazwa procedury	Ilość scenariuszy
1.	1.	SPOŁECZNE	SPO	Protesty społeczne połączone z blokadą posterunków i/lub linii kolejowych	5
2.	1.	TERRORYSTYCZNE	TERR1	Urowadzenie pociągu pasażerskiego lub towarowego z twr	1
3.	2.		TERR2	Cyberatak	4
4.	3.		TERR3	Zajęcie obiektu sterowania ruchem kolejowym	1
5.	4.		TERR4	Atak z użyciem bmr - podłożenie broni biologicznej, chemicznej, jądrowej	3
6.	5.		TERR5	Podłożenie, detonacja ładunku wybuchowego w pociągu towarowym w tym towar niebezpieczny (w tym twr)	3
7.	6.		TERR6	Podłożenie, detonacja ładunku wybuchowego w pociągu pasażerskim	3
8.	7.		TERR7	Podłożenie, detonacja ładunku wybuchowego na linii kolejowej, na moście, w tunelu, obiekcie sterowania ruchem kolejowym	3
9.	8.		TERR8	Podłożenie, detonacja ładunku wybuchowego w obiekcie dworcowym	3
10.	1.		TECHNICZNE	TECH1	Brak zasilania obiektów i urządzeń kolejowych z państwowej sieci energetycznej
11.	2.	TECH2		Katastrofa budowlana mostu, tunelu	1
12.	3.	TECH3		Wypadek pociągu pasażerskiego	2
13.	4.	TECH4		Pożar obiektu dworcowego	1
14.	5.	TECH5		Pożar pociągu pasażerskiego na szlaku	1
15.	6.	TECH6		Pożar pociągu towarowego w tym przewożącego towar niebezpieczny (w tym twr)	2
16.	7.	TECH7		Rozszczelnienie cysterny z materiałami niebezpiecznymi powodującymi wydostanie się materiału zagrażającego zdrowiu i życiu ludzi	1

17.	8.		TECH8	Wypadek pociągu towarowego przewożącego towar niebezpieczny (w tym twr) powodujący uszkodzenie/uwolnienie towaru niebezpiecznego (w tym twr)	1
18.	9.		TECH9	Awaria systemów informatycznych wykorzystywanych do planowania i realizacji rozkładu jazdy (sktrj, sepe, swdr)	2
19.	10.		TECH10	Nieplanowane zatrzymanie pociągu na szlaku/stacji	2
20.	11.		TECH11	Wypadek na przejeździe	2
21.	12.		TECH12	Pożar w tunelu liniowym	1
22.	1.	POGODOWE	POG1	Intensywne opady atmosferyczne i/lub burze	4
23.	2.		POG2	Podmycie i zalanie linii kolejowych	3
24.	3.		POG3	Oblodzenie (oszronienie) sieci trakcyjnej	4
25.	4.		POG4	Intensywne opady śniegu/zawieje/zamiecie śnieżne	4
26.	5.		POG5	Występowanie silnych wiatrów	4
27.	6.		POG6	Występowanie ekstremalnie niskich i wysokich temperatur	5

Źródło: Materiały własne

Sytuacja kryzysowa może wynikać w szczególności z następujących zagrożeń:

Zagrożenie społeczne - protesty, strajki, blokady, imprezy masowe itp.

Zagrożenie terrorystyczne - atak na obiekty infrastruktury kolejowej, uszkodzenie albo zniszczenie tych obiektów, spowodowanie skażenia obiektów kolejowych, środowiska itp.

Zagrożenie techniczne - poważne wypadki kolejowe, awarie sieci energetycznych, awarie systemów łączności, awarie systemów komputerowych itp.

Zagrożenie pogodowe - obejmujące katastrofy naturalne (powodzie, pożary, silne wiatry, opady atmosferyczne, wyładowania atmosferyczne, wstrząsy sejsmiczne, osuwiska ziemi itp.).

W przypadku wystąpienia któregośkolwiek z powyższych zagrożeń, Straż Ochrony Kolei wszczyna na poszczególnych szczeblach odpowiednią realizację procedur, według ściśle określonych scenariuszy.¹⁵⁴

3.6. Rola i zadania Straży Ochrony Kolei w zarządzaniu kryzysowym - ochrona infrastruktury krytycznej

W zakresie organizacji ochrony fizycznej i systemu monitoringu infrastruktury krytycznej - jednostką właściwą jest PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Komenda Główna Straży Ochrony Kolei. Obowiązek ochrony infrastruktury krytycznej, będącej w zarządzaniu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., wynika z treści art. 6, ust. 5 ustawy z dnia 26 kwietnia 2007 r. o zarządzaniu kryzysowym, gdzie zapisano że: „właściciele oraz posiadacze samoistni i zależni obiektów, instalacji lub urządzeń infrastruktury krytycznej mają obowiązek ich ochrony, w szczególności przez przygotowanie i wdrażanie, stosownie do przewidywanych zagrożeń, planów ochrony infrastruktury krytycznej oraz utrzymywanie własnych systemów rezerwowych zapewniających bezpieczeństwo i podtrzymujących funkcjonowanie tej infrastruktury, do czasu jej pełnego odtworzenia”. Do infrastruktury krytycznej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. należą m.in. obiekty, urządzenia i inne elementy infrastruktury kolejowej będące w zarządzaniu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., ujęte w „jednolitym wykazie obiektów, instalacji, urządzeń i usług wchodzących w skład infrastruktury krytycznej”, sporządzonym przez Rządowe Centrum Bezpieczeństwa. Ochrona infrastruktury krytycznej obejmuje głównie przedsięwzięcia i procedury z zakresu ochrony: fizycznej, technicznej, osobowej i prawnej. Do ochrony infrastruktury krytycznej wykorzystuje się przede wszystkim dostępne siły i środki własne PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., w tym Komendy Głównej Straży Ochrony Kolei oraz Zakładów Linii Kolejowych.¹⁵⁵ W zakresie ochrony infrastruktury krytycznej Straż Ochrony

154Uchwała nr 519/2015 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 16 czerwca 2015 r. Załącznik nr 1 - Zasady organizacji systemu zarządzania kryzysowego w czasie wystąpienia zagrożeń oraz sytuacji kryzysowych na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz w budynkach i budowlach przeznaczonych do obsługi osób i rzeczy, Warszawa 2015, Rozdział I, § 1, s. 4.

155Zasady organizacji ochrony infrastruktury krytycznej w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Załącznik do Uchwały nr 305/2014 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 22 kwietnia 2014 r., Warszawa 2014, s. 4.

Kolei współpracuje i współdziała m. in. z Agencją Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Państwową Strażą Pożarną, Policją.¹⁵⁶ Istotną sprawą jest ochrona fizyczna, tj. działania mające na celu zapewnienie bezpieczeństwa życia i zdrowia osób, ochronę mienia, czyli działania zapobiegające przestępstwom i wykroczeniom przeciwko mieniu, a także przeciwdziałające powstawaniu szkody wynikającej z tych zdarzeń oraz niedopuszczające do wstępu osób nieuprawnionych na obiekt chroniony. Ochrona ta może być zorganizowana i prowadzona przez SOK lub inne koncesjonowane służby ochrony, łącznie z wykorzystaniem technicznych środków ochrony. Szczegółowe zadania w zakresie ochrony fizycznej obiektów infrastruktury krytycznej wynikać będą z konkretnej sytuacji, tj. zakłóceń w funkcjonowaniu i zaistniałych zagrożeń oraz możliwości użycia sił i środków do ochrony. W ramach prowadzonej ochrony Straż Ochrony Kolei prowadzi kontrolę pojazdów kolejowych wjeżdżających w strefę ochranianego obiektu, jak i kontrolę przewożonych osób oraz ładunków na tych pojazdach (na wyznaczonych stacjach albo w czasie jazdy), przed wjazdem na chroniony obiekt. Kontrola osób, pojazdów i przewożonych ładunków po drogach, czy rzekach w rejonie obiektu infrastruktury krytycznej prowadzona jest natomiast z udziałem właściwych organów albo innych służb (np. Straży Miejskiej), w uzgodnieniu z zarządcą drogi, czy zarządcą obszaru wodnego. Zadania w zakresie ochrony infrastruktury krytycznej ujmuje się w odpowiednich planach działań, gdzie m. in. wskazuje się chronione obiekty oraz zadania Straży Ochrony Kolei w zakresie ich ochrony (dotyczące głównie ich ochrony fizycznej i monitorowania), a także osoby odpowiedzialne za ich wykonanie.¹⁵⁷

Komenda Regionalna Straży Ochrony Kolei w Katowicach na obszarze działania podległych jej posterunków SOK do niedawna posiadała obiekty „IK”, czyli infrastruktury krytycznej. Zniesione one jednak zostały ze stanu przez Rządowe Centrum Bezpieczeństwa. Ze względu na ważny element strategiczny dla obronności państwa, lokalizacja tych obiektów nie może zostać podana, gdyż mogą one w przyszłości ponownie powrócić na listę obiektów „IK”.

¹⁵⁶Ibidem, s. 5.

¹⁵⁷Ibidem, s. 6.

3.6.1. Zasadnicze zadania Straży Ochrony Kolei na poszczególnych stopniach alarmowych

Rysunek 20. Stopnie alarmowe



Źródło: <https://www.google.pl/search?q=galeria+stopnie+alarmowe&client=firefox-b&sa=X&tbm=isch&tbo=u&source=univ&ved=0ahUKEwiO76OQy9nTAhWCBYwKHWNsBlSQAQIVQ&biw=1901&bih=952>.

W razie ogłoszenia alarmu **ALPHA** należy:

- poinformować podległy personel oraz osoby odpowiedzialne za ochronę o konieczności zachowania wzmożonej czujności, (przypomnieć numery telefonów osób i służb);"
- zapewnić dostępność w trybie alarmowym sił i środków do wzmocnienia ochrony obiektów;
- wyznaczyć strefy dostępu (tablice, znaki, odgrodzenia itp.) oraz kontrolować podejrzane pojazdy i osoby na terenie obiektów;
- sprawdzać obiekty pod względem obecności podejrzanych przedmiotów oraz podejznanego zachowania osób;
- sprawdzić działanie środków łączności na potrzeby systemu kierowania;

- dokonać przeglądu wszystkich procedur, rozkazów, szczegółowych wymagań, związanych z wprowadzeniem wyższych stopni alarmowych;
- sprawdzić działanie instalacji alarmowych oraz przepustowość (przejezdność) dróg dojazdowych i dróg ewakuacji.

W razie ogłoszenia alarmu **BRAVO**, wcześniej należy wykonać wszystkie zadania wymienione dla pierwszego stopnia alarmowego, a następnie:

- zwiększyć częstotliwość patroli i przygotować się do rozwinięcia ochrony, tzn. wyznaczyć funkcjonariuszy do ochrony;
- dokonać korekty w harmonogramach pracy, sporządzić zapotrzebowanie na siły z sąsiednich jednostek SOK, sprawdzić sprawność pojazdów, środków przymusu bezpośredniego, broni, uzgadniać z Policją i innymi służbami siły do wsparcia;
- uzgadniać z Zakładami Linii Kolejowych miejsca stref ochrony oraz ilość piktogramów i tablic ostrzegawczych;
- ostrzec personel o zagrożeniu i możliwych formach ataku;
- wezwać w trybie alarmowym personel wyznaczony do ochrony;
- wzmocnić ochronę ważnych obiektów oraz sprawdzić systemy ochrony obiektów;
- dokonać przeglądu stanu posiadanych zapasów materiałowych i sprzętu;
- zamknąć i zabezpieczyć budynki i pomieszczenia, które nie są używane regularnie;
- poddać kontroli podejrzane osoby, wchodzące/wjeżdżające na teren obiektu oraz ich bagaże, paczki i inne pojemniki;
- zapewnić ochronę pojazdów służbowych, sprawdzać pojazdy przed wejściem i uruchomieniem silnika;
- ograniczyć w obrębie obiektu ruch pojazdów i osób do niezbędnego minimum.

W razie ogłoszenia alarmu **CHARLIE**, wcześniej należy wykonać wszystkie zadania wymienione dla pierwszego i drugiego stopnia alarmowego, a następnie:

- rozwinąć ochronę stałą obiektów IK;

- zadbać o umieszczenie przez Zakład Linii Kolejowych w wyznaczonych miejscach piktogramów i znaków informujących o zakazie wstępu, zakazujących fotografowania, filmowania, itp.;
- wprowadzić dyżury dla osób funkcyjnych odpowiedzialnych za ochronę;
- ograniczyć do minimum liczbę miejsc ogólnodostępnych w obiektach/rejonach obiektów;
- w uzasadnionych wypadkach wprowadzić ścisłą kontrolę osób i pojazdów przy wejściu/wjeździe na teren obiektów;
- ograniczyć parkowanie pojazdów przy obiektach chronionych (parkowanie w bezpiecznej odległości);
- wydać broń i amunicję oraz środki ochrony osobistej uprawnionym osobom wyznaczonym do wykonywania zadań ochronnych;
- wzmocnić służbę ochronną (zaostrzyć procedury kontroli dostępu do obiektów);
- wprowadzić całodobowy nadzór nad ochroną obiektów.

W razie ogłoszenia alarmu **DELTA**, wcześniej należy wykonać wszystkie zadania wymienione dla poprzednich stopni alarmowych, a następnie:

- wprowadzić ścisłą kontrolę pociągów wjeżdżających w strefę obiektu infrastruktury krytycznej;
- zapewnić ciągłość pracy zespołów zarządzania kryzysowego;
- przeprowadzić identyfikację wszystkich pojazdów znajdujących się już w rejonie obiektu;
- kontrolować wszystkie pojazdy wjeżdżające na teren obiektu oraz ich ładunek;
- wprowadzić pełną kontrolę dostępu do obiektu;
- kontrolować wszystkie wnoszone na teren obiektu przedmioty (walizki, torebki, paczki itp.);
- przeprowadzać częste kontrole na zewnątrz obiektu i w wyznaczonych strefach dostępu;
- ograniczyć do minimum liczbę wizyt osób niezatrudnionych w obiekcie,
- dokonać przeglądu możliwości i przygotować się do zapewnienia ciągłości ruchu, przez zastosowanie objazdów w razie uszkodzenia (zniszczenia) obiektu.

3.7. Przypadki praktycznego wykorzystania procedur reagowania kryzysowego na obszarze działania Komendy Regionalnej Straży Ochrony Kolei w Katowicach.

Rola i zadania Straży Ochrony Kolei w poszczególnych procedurach reagowania kryzysowego zależy od stopnia zagrożenia i rodzaju tego zagrożenia.

Jeśli chodzi o **zagrożenia społeczne**, to możemy wymienić: protesty społeczne, strajki, manifestacje połączone z blokadą posterunków oraz linii kolejowych. Na przełomie ostatnich lat wymienić tu można m. in. strajk, podczas którego związkowcy - górnicy zablokowali tory w katowickiej dzielnicy Zawodzie, całkowicie wstrzymując ruch pociągów w kierunku: Gliwic, Częstochowy i Warszawy. Miało to miejsce 12 stycznia 2015 r., natomiast w dniu 26 marca 2013 r. związkowcy na kilkanaście minut zablokowali tory kolejowe w: Katowicach, Tarnowskich Górach, Czechowicach - Dziedzicach i Rybniku. Takich incydentów było wiele i będą miały miejsce z pewnością w przyszłości, ponieważ obszar kolejowy to teren gdzie strajkujący, czy protestujący mogą wymusić żądania i wpłynąć na efekty rozmów negocjacyjnych.

Co do **zagrożenia terrorystycznego**, to na szczęście tego typu zdarzenia na obszarze działania Komendy Regionalnej Straży Ochrony Kolei w Katowicach nie miały miejsca. Mowa tu o wszelkiego rodzaju: podłożeniach ładunków wybuchowych - czy to na torach, w pociągu, czy w budynkach dworców kolejowych, uprowadzeniach pociągu oraz zajęciach obiektu sterowania ruchem kolejowym. Nie oznacza to, że takie zdarzenia nigdy nie wystąpią, bowiem niczego w dobie dzisiejszych czasów i zamachów terrorystycznych nie można wykluczyć. Dlatego zawsze trzeba być czujnym, a rolą Straży Ochrony Kolei jest wypracowanie i wyuczenie takich zachowań i nawyków, aby można było zapewnić bezpieczeństwo wszystkim osobom korzystającym z obszarów kolejowych. Nadmienić tu należy, iż zdarzają się częste przypadki zgłoszeń o pozostawionych bez opieki bagażach, plecakach na terenie dworców i w pociągach, gdzie w takich przypadkach uruchamianie są odpowiednie procedury reagowania kryzysowego, m. in. ewakuacja osób z terenu zagrożonego i natychmiastowa neutralizacja niezidentyfikowanych, pozostawionych rzeczy. Prowadzone są systematyczne szkolenia i ćwiczenia służb ratowniczych z udziałem Straży Ochrony Kolei, aby wypracować

odpowiednie schematy działań. Skutkami zamachów terrorystycznych mogą być: choroby zakaźne, powodzie, skażenia środowiska oraz zniszczenia obiektów budowlanych, czy urządzeń technicznych ważnych dla bezpieczeństwa krajowego i regionalnego państwa. Terrorystom głównie jednak chodzi o wywołanie wśród obywateli psychozy strachu i tzw. efektu medialnego.

Biorąc pod uwagę **zagrożenia techniczne** na obszarach kolejowych, można wymienić zdarzenia, które miały miejsce, m. in. wypadek pociągu pasażerskiego w Chybiu, gdzie wykoleił się pociąg EURO CITY „Sobieski” relacji Wiedeń - Warszawa, bez ofiar śmiertelnych, ale następstwem czego była uszkodzona cała infrastruktura kolejowa. Zdarzają się również pożary obiektów dworcowych i bardzo często wypadki na przejazdach. Katastrofy kolejowe występują stosunkowo rzadko. Olbrzymia ilość przewożonych pasażerów, wielkość i różnorodność niebezpiecznych ładunków zwiększają jednak skalę i rozmiar zagrożeń, które w równej mierze mogą dotknąć pasażerów miejscowości w pobliżu szlaków kolejowych. Zaistnienie zdarzenia masowego, np. katastrofy kolejowej może wiązać się z: dużą liczbą ofiar, sparaliżowanym systemem łączności, chaosem informacyjnym, wystąpieniem reakcji zbiorowych, takich jak panika. To powoduje konieczność natychmiastowego podjęcia koordynacji działań i wykorzystania dostępnych sił i środków, celem opanowania sytuacji przez podmioty odpowiedzialne.

Najwięcej zdarzeń niosą ze sobą **zagrożenia pogodowe**, m. in. intensywne opady atmosferyczne, burze, czego przykładem może być zalana, na skutek obfitych opadów deszczu, stacja kolejowa w Czechowicach - Dziedzicach, w dniu 25 czerwca 2013 r. Notowane są także podtopienia nastawni dysponujących, wykonawczych oraz torów kolejowych, co przekładało się na wstrzymanie ruchu pociągów. Kolejnymi problemami są oblodzenia sieci trakcyjnej na skutek silnych mrozów, a także intensywne opady śniegu i zawieje śnieżne, co ma miejsce najczęściej w górskich terenach. Występowanie silnych wiatrów na obszarach kolejowych ma miejsce w każdym roku i przeważnie niesie za sobą zagrożenia na terenach bardzo zalesionych i górzystych, gdzie przebiegają szlaki kolejowe. Silne wiatry powodują zerwanie sieci trakcyjnej i niebezpieczeństwo dla podróżnych w pociągach i na stacjach. Kolejny kłopot, to występowanie niskich i wysokich temperatur: silne mrozy powodują pęknięcia szyn kolejowych zaś wysokie temperatury wywołują ich zniekształcenia.

Straż Ochrony Kolei, jako organ czuwający nad bezpieczeństwem ludzi i ochroną mienia na obszarach kolejowych, bierze udział w każdym zgłoszeniu odnośnie w/w incydentów na kolei. Rolą tej formacji jest przede wszystkim zabezpieczenie miejsca zdarzenia przed dostępem osób niepowołanych do miejsca zagrożenia, do czasu przybycia wyspecjalizowanych służb technicznych i ratowniczych. Bierze też udział w ewakuacji osób z miejsc niebezpiecznych, a także, jako wsparcie dla innych służb - Policji, czy też Państwowej Straży Pożarnej, udziela w miarę posiadanych sił i środków wsparcia logistycznego i medycznego. Jest to służba, która z racji swojego doświadczenia i znajomości topograficznej terenu kolejowego, służy nierzadko jako duże wsparcie w szybkim przekazywaniu informacji na terenach kolejowych pomiędzy różnymi podmiotami. Wypracowane procedury reagowania kryzysowego zawierają odpowiednie scenariusze do działań, co ułatwia w zarządzaniu i dowodzeniu.

Podsumowując należy zaznaczyć, iż wszelkie służby mundurowe, straże i inspekcje realizujące swoje zadania w zakresie ochrony ludności, stanowią zasadniczą siłę wykonawczą, bez której najbardziej złożone systemy decyzyjne oraz organy odpowiedzialne za bezpieczeństwo państwa nie byłyby w stanie realizować ustawowych zadań, do których są powołane. Sytuacje kryzysowe to zjawiska nagłe i nieoczekiwane, które destabilizują bezpieczeństwo ludności na danym obszarze. Istnieje zatem potrzeba wcześniejszego przygotowania i organizacji działań, aby w przypadku wystąpienia zdarzenia móc jak najszybciej zareagować. Do realizacji tych celów służy właśnie zarządzanie kryzysowe.

ROZDZIAŁ IV. ZADANIA I UPRAWNIENIA STRAŻY OCHRONY KOLEI W ZARZĄDZANIU KRYZYSOWYM NA OBSZARZE DZIAŁANIA KOMENDY REGIONALNEJ STRAŻY OCHRONY KOLEI W KATOWICACH - METODOLOGIA BADAŃ WŁASNYCH

4.1. Przedmiot i cel badań

Przedmiotem badań jest rola i zadania Komendy Regionalnej Straży Ochrony Kolei w Katowicach oraz stan bezpieczeństwa na podległych jej obszarach kolejowych, a także poczucie bezpieczeństwa osób postronnych, korzystających z usług kolei, tj. przebywających na dworcach, przystankach kolejowych, w pociągach. Ocenę tej roli i zadań oraz stanu bezpieczeństwa dokonano na podstawie analizy wyników badań własnych, przeprowadzonych wśród osób postronnych, korzystających z usług kolei oraz kierownictwa wspomnianej jednostki. Chodzi tu przede wszystkim o odczucia osób badanych co do występowania: zjawisk patologicznych, albo mogących pojawić się sytuacji niebezpiecznych, stanów zagrożeń, a także przestępstw oraz wykroczeń na obszarach kolejowych, które mają wpływ na poziom bezpieczeństwa. W badaniu wzięto pod uwagę wszelakiego rodzaju, mogące wystąpić: sytuacje kryzysowe, zagrożenia, zdarzenia; od zamachów terrorystycznych, złych nastrojów społecznych, anomalii pogodowych, awarii technicznych, klęsk żywiołowych, różnych przestępstw głównie w postaci naruszeń porządku publicznego, aż do drobnych wykroczeń na terenach kolejowych.

Podstawowym celem badań prowadzonych na obszarach kolejowych, podległych Komendzie Regionalnej Straży Ochrony Kolei w Katowicach jest zdiagnozowanie stanu bezpieczeństwa, a co za tym idzie wpływu i udziału Straży Ochrony Kolei w realizacji zadań zarządzania kryzysowego. Ponadto założono cele dodatkowe, takie jak:

- sprawdzenie jakie jest poczucie bezpieczeństwa osób będących na terenach kolejowych;
- ustalenie stanu wiedzy o „zarządzaniu kryzysowym” osób przebywających na terenach PKP;

- poznanie jaką wiedzę o roli i zadaniach formacji Straży Ochrony Kolei posiadają osoby korzystające z kolei;
- sprawdzenie jakie zagrożenia postrzegają ludzie przebywający na kolei;
- znalezienie przyczyn występowania ewentualnego, wysokiego poziomu przestępczości na obszarach kolejowych;
- ujawnienie zjawisk, które są najbardziej uciążliwe dla osób przebywających na obszarach kolejowych;
- ocena skuteczności działań podejmowanych przez funkcjonariuszy Straży Ochrony Kolei, w tym efektywności patroli;
- ocena współpracy Straży Ochrony Kolei z innymi instytucjami odpowiedzialnymi za bezpieczeństwo i porządek publiczny oraz z organami samorządowymi;
- odkrycie przeszkód, jeśli takowe stają na drodze funkcjonariuszom, aby skutecznie realizować ustawowe zadania;
- poznanie opinii o pełnieniu służby przez Straż Ochrony Kolei;
- zaproponowanie nowych sposobów poprawy stanu bezpieczeństwa, jeśli zajdzie taka potrzeba.

4.2. Problemy i pytania badawcze

Problemy główne, jakie zostały poruszone w opracowaniu to rola i zadania Straży Ochrony Kolei w zarządzaniu kryzysowym, a także stan bezpieczeństwa osób będących na obszarach kolejowych. Obok problemów głównych istnieją tu także problemy szczegółowe, m. in. takie jak:

- przyczyny zagrożeń i przestępczości na obszarach kolejowych;
- poziom współpracy Straży Ochrony Kolei z instytucjami bezpieczeństwa publicznego oraz podmiotami samorządowymi;
- możliwe rozwiązania - propozycje dotyczące lepszej współpracy w zarządzaniu kryzysowym i poprawy stanu bezpieczeństwa na obszarach kolejowych.

Pytania badawcze skierowane zostały do osób postronnych, korzystających z usług kolei, tj. będących na dworcach, przystankach osobowych, w pociągach oraz do kierownictwa, tzw. osób funkcyjnych Komendy Regionalnej Straży Ochrony Kolei w Katowicach.

Osobom postronnym, korzystającym z usług kolei zadano następujące pytania:

- Czy miejsce, w którym Pan/Pani przebywał/a na obszarze kolejowym (np. dworzec, przystanek, pociąg lub inny obiekt) można nazwać miejscem bezpiecznym, spokojnym?
- Czy są na terenie kolejowym (np. dworzec, przystanek, pociąg lub inny obiekt) takie miejsca, w których obawia się Pan/Pani o swoje bezpieczeństwo?
- Czy słyszał/a Pan/Pani o formacji pod nazwą Straż Ochrony Kolei?
- Jaką rolę według Pana/Pani pełni na obszarach kolejowych Straż Ochrony Kolei, do czego jest ustawowo zobowiązana i jakie ma zadania?
- Jakie uprawnienia według Pana/Pani posiada Straż Ochrony Kolei?
- Czy wg Pana/Pani Straż Ochrony Kolei jest w stanie skutecznie zwalczać przestępstwa i wykroczenia na obszarach kolejowych?
- Czy obawia się Pan/Pani, w dobie dzisiejszych zagrożeń w Europie i na świecie, zamachów terrorystycznych na obszarach kolejowych?
- Czy słyszał/a Pan/Pani o takim pojęciu jak „zarządzanie kryzysowe”?
- Czy był/a Pan/Pani ofiarą przestępstwa na obszarze kolejowym (np. dworzec, przystanek, pociąg, inny obiekt)?
- Czy kiedykolwiek zgłaszał/a Pan/Pani jakiegokolwiek zdarzenie, incydent do Straży Ochrony Kolei?
- Czy zna Pan/Pani telefon alarmowy 22 474 0000 - do Straży Ochrony Kolei, gdzie można informować o zagrożeniach?
- Czy „spotkał/a się” Pan/Pani na dworcu, w pociągu z informacjami o numerze telefonu alarmowego do Straży Ochrony Kolei, bądź ogłoszeniami o kontakcie do tej formacji w przypadku zagrożenia, podawanymi przez megafony lub w inny sposób?
- Jak często podczas przebywania na dworcu albo w pociągu, bądź w innym miejscu na obszarach kolejowych widuje Pan/Pani patrole Straży Ochrony Kolei?
- Czy zna Pan/Pani na swoim terenie najbliższą jednostkę Straży Ochrony Kolei?
- Jak ocenia Pan/Pani pracę Straży Ochrony Kolei na obszarach kolejowych?
- Który z podanych czynników Pana/Pani zdaniem najbardziej sprzyja rozwojowi przestępczości na obszarach kolejowych?

- Jakie przestępstwa i zjawiska patologiczne Pana/Pani zdaniem stwarzają największe zagrożenie osobom korzystającym z usług kolei?
- Co Pana/Pani zdaniem w najwyższym stopniu przyczyniłoby się do poprawy bezpieczeństwa na obszarach kolejowych?

Pytania, jakie zadano kierownictwu - osobom funkcyjnym Komendy Regionalnej Straży Ochrony Kolei w Katowicach, które pełniły służbę w Komendzie oraz w podległych posterunkach, były następujące:

- Czy Pana/Pani zdaniem obszar działania Komendy Regionalnej Straży Ochrony Kolei w Katowicach to obszar bezpieczny?
- Czy Pana/Pani zdaniem patrole SOK na podległych obszarach kolejowych są efektywne?
- Czy Pana/Pani zdaniem liczba patroli na podległych obszarach kolejowych jest wystarczająca?
- Czy przełożeni wychodzą z nowymi pomysłami poprawy bezpieczeństwa na: dworcach, przystankach kolejowych, szlakach kolejowych?
- Czy przełożeni współpracują z instytucjami państwowymi lub samorządowymi w zakresie poprawy bezpieczeństwa na obszarach kolejowych?
- Czy można dyskutować z przełożonymi na temat realizacji zadań w zakresie zarządzania kryzysowego?
- Czy przełożeni są otwarci na nowe pomysły dotyczące poprawy bezpieczeństwa na podległych obszarach kolejowych, w realizacji zapobiegania sytuacjom kryzysowym?
- Czy w razie problemów, nagłej sytuacji kryzysowej, można liczyć na pomoc ze strony przełożonych?
- Co najbardziej Pana/Pani zdaniem przeszkadza w efektywnej realizacji zadań przez Straż Ochrony Kolei?
- Co według Pana/ Pani oznacza „poczucie bezpieczeństwa”?
- Który ze sposobów może Pana/Pani zdaniem w najwyższym stopniu zwiększyć bezpieczeństwo na obszarach kolejowych?
- Co rozumie Pan/Pani pod pojęciem „zarządzanie kryzysowe”?
- Czy Straż Ochrony Kolei posiada przygotowane procedury na wypadek zaistniałych sytuacji kryzysowych?

- Jakie najczęściej występują/występowały zagrożenia (katastrofy, zamachy, awarie techniczne, klęski żywiołowe) na obszarze działania Komendy Regionalnej SOK w Katowicach?
- Czy brał/a Pan/Pani udział w zespołach zarządzania kryzysowego w przypadku wystąpienia zdarzeń kryzysowych?
- Czy miał/a Pan/Pani do czynienia z dokumentami dotyczącymi bezpieczeństwa w Komendzie Regionalnej SOK w Katowicach. Jeśli tak, to proszę zaznaczyć jakie to były dokumenty?

4.3. Hipotezy badawcze

Aby zrealizować założone cele postawiono hipotezę główną oraz hipotezy szczegółowe.

Hipoteza 1 – główna brzmi następująco:

Obszar działania Komendy Regionalnej Straży Ochrony Kolei w Katowicach, pod względem bezpieczeństwa, to teren bezpieczny, zaś wykonywanie zadań przez podległych jej funkcjonariuszy odbywa się na odpowiednim poziomie.

Hipoteza 2. Społeczność korzystająca z obszarów kolejowych zna dobrze tą formację oraz jej role, zadania i uprawnienia.

Hipoteza 3. Patrole Straży Ochrony Kolei na miarę swoich sił i środków skutecznie wykonują powierzone im zadania.

Hipoteza 4. Liczba funkcjonariuszy Straży Ochrony Kolei na obszarach kolejowych jest niewystarczająca.

Hipoteza 5. W obecnych czasach na obszarach działania Komendy Regionalnej Straży Ochrony Kolei nie występowały zamachy terrorystyczne, lecz to nie znaczy, że nigdy nie będą miały miejsca, dlatego obawy przed zamachami istnieją.

Hipoteza 6. Pojęcie „zarządzania kryzysowego” jest nieznanie osobom korzystającym z obszarów kolejowych.

Hipoteza 7. Najbardziej istotny wpływ na rozwój przestępczości na obszarach kolejowych ma czynnik zbyt łagodnego prawa dla przestępców.

Hipoteza 8. Największym zagrożeniem dla osób korzystających z usług kolei, jeśli chodzi o przestępstwa, czy zjawiska patologiczne, są grupy agresywnej młodzieży.

Hipoteza 9. Do poprawy bezpieczeństwa na obszarach kolejowych w najwyższym stopniu przyczyniłoby się zwiększenie patroli Straży Ochrony Kolei.

Hipoteza 10. Straż Ochrony Kolei w sytuacjach zagrożeń jest służbą, która potrafi zapewnić bezpieczeństwo podróżnym i innym osobom przebywającym na obszarze kolejowym.

4.4. Metody, techniki i narzędzia badawcze

W celu rozwiązania problemów poruszonych w niniejszej publikacji zastosowano metodę sondażu diagnostycznego, z techniką ankiety i wywiadu oraz narzędziami w postaci odpowiednich kwestionariuszy. Ankiety z pytaniami skierowanymi do osób postronnych, korzystających z usług kolei rozdano przypadkowym podróżnym na dworcu, w pociągu, studentom na uczelni, pracownikom kolejowym na posterunkach kolejowych, rodzinie i osobom znajomym, którzy znajdowali się na kolei; natomiast kwestionariusze wywiadu przekazano do wypełnienia kierownictwu - funkcjonariuszom zarządzającym Strażą Ochrony Kolei w Komendzie Regionalnej oraz na posterunku.

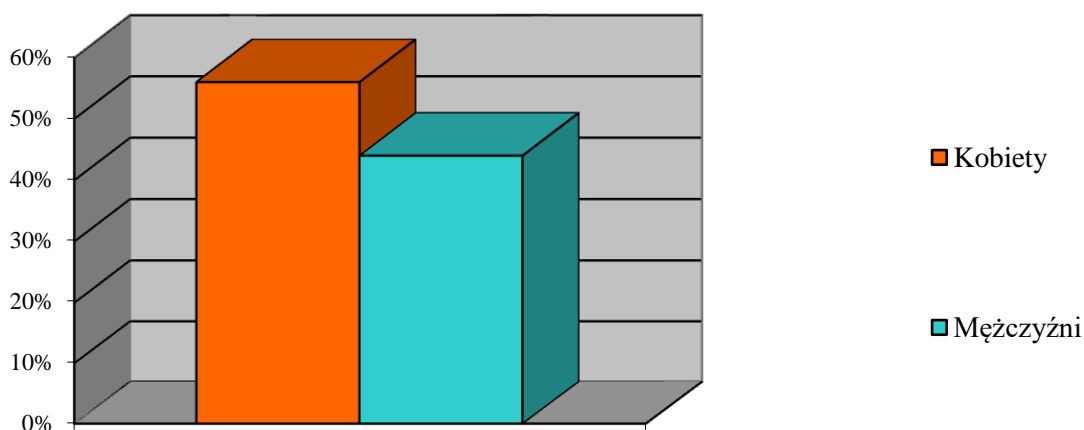
4.5. Organizacja i przebieg badań

Na obszarach kolejowych województwa śląskiego, kwestionariusze ankiet z pytaniami przesłano drogą elektroniczną, jak również przekazano do wypełnienia w wersji papierowej - łącznie dwustu osobom, którzy znajdowali się na dworcach, w pociągach a także w miejscach swojego zamieszkania, w miejscach pracy i na uczelniach. Przeprowadzono też pięć wywiadów z osobami funkcyjnymi Komendy Regionalnej Straży Ochrony Kolei w Katowicach. Kryteria, które były uwzględniane w kwestionariuszu ankiety

skierowanej do osób postronnych, to: wiek, płeć, wykształcenie, pozycja zawodowa oraz teren zamieszkania respondenta; zaś w kwestionariuszu wywiadu skierowanego do kierownictwa - zamiast pozycji zawodowej uwzględniono rodzaj pełnionego stanowiska w służbie i nie określano terenu zamieszkania. Otrzymano 100% poprawnie wypełnionych kwestionariuszy w obu grupach.

Rozkład osób biorących udział w badaniu ankietowym, pod względem zmiennych demograficznych, przedstawiają poniższe wykresy. Pierwsze kryterium jakie brano pod uwagę, to podział ze względu na płeć, co przedstawia wykres 1.

Wykres 1. Procentowy udział kobiet i mężczyzn w badaniu ankietowym

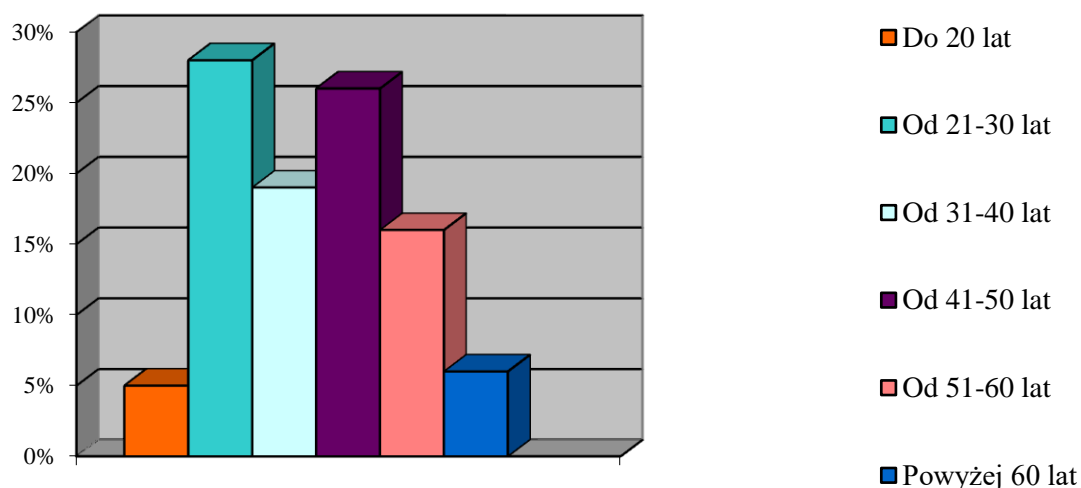


Źródło: Obliczenia własne na podstawie analizy wyników ankiet.

Na obszarach kolejowych, tj. w pociągach i na stacjach kolejowych oraz w miejscach pracy i w domach, w badaniu uczestniczyło 56% kobiet oraz 44% mężczyzn - osób korzystających z kolei.

Kolejnym kryterium występującym w metryczce jest podział ze względu na wiek osób, co przedstawia wykres 2.

Wykres 2. Procentowy udział respondentów ze względu na wiek

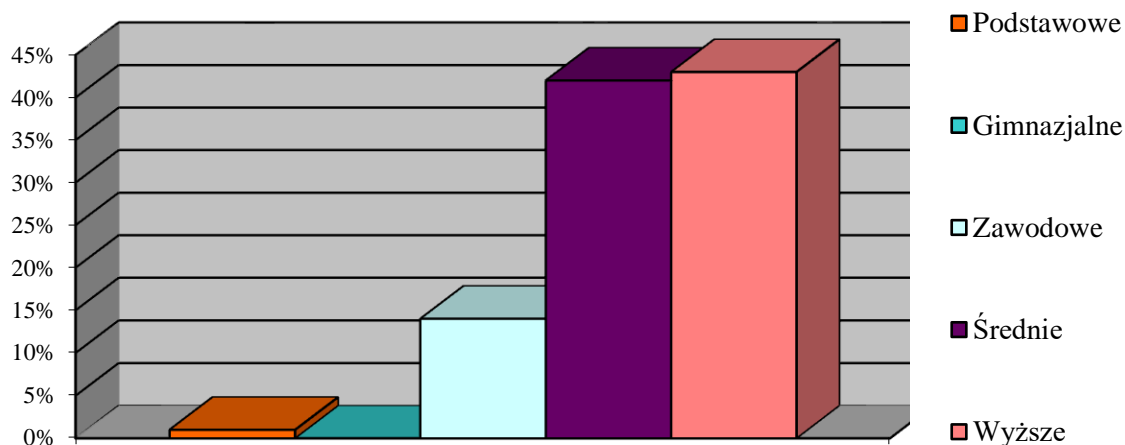


Źródło: Obliczenia własne na podstawie analizy wyników ankiet.

Na powyższym wykresie można zauważyć, iż najwięcej osób biorących udział w badaniu znajdowało się w przedziale wiekowym od 21-30 lat (28%). Kolejna grupa to osoby w przedziale wiekowym 41-50 lat (26%) oraz osoby w wieku 31-40 lat (19%). Następna grupa wiekowa to osoby w wieku 51-60 lat (16%) badanych. Najmniejszą grupę ankietowanych stanowili ludzie z przedziału wiekowego powyżej lat 60 (6%) oraz osoby do lat 20 (5%). Z powyższych wyników można wywnioskować, że osoby które zostały poddane badaniu, to ludzie młodzi i w średnim wieku.

Następnym kryterium uwzględnionym w kwestionariuszu ankiety było wykształcenie, jakie posiadają osoby korzystające z usług kolei, co ilustruje wykres 3.

Wykres 3. Procentowy udział ankietowanych ze względu na wykształcenie

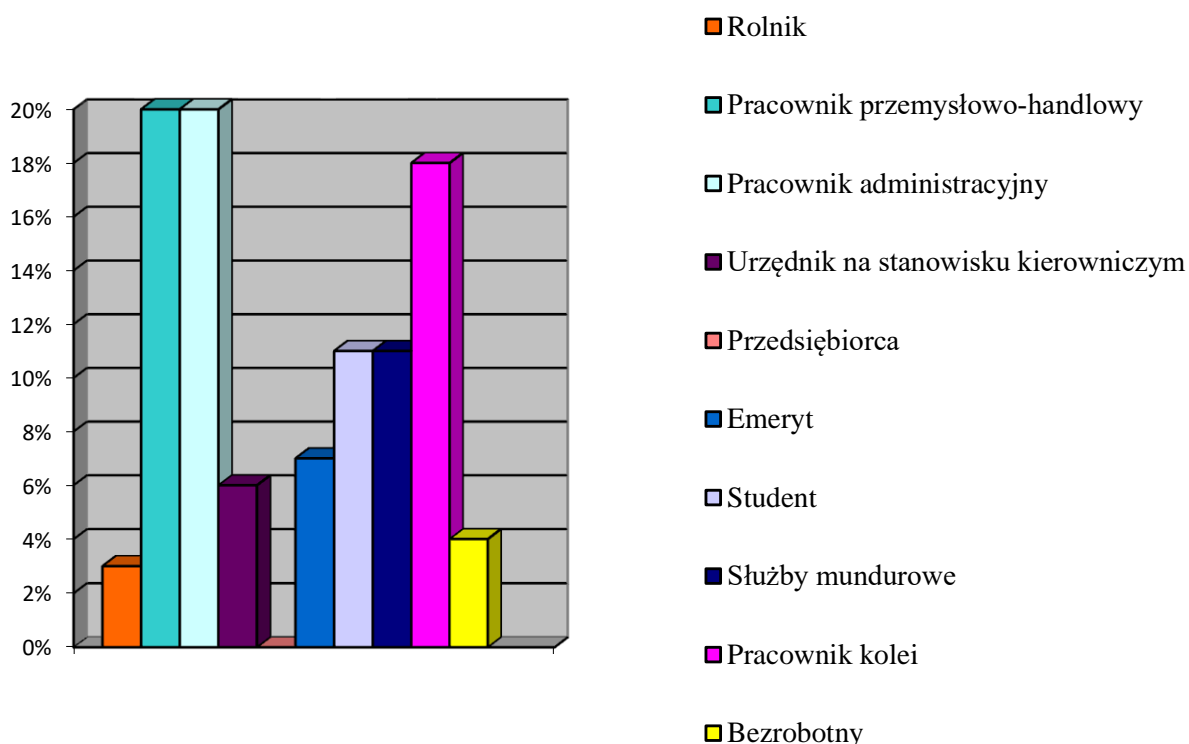


Źródło: Obliczenia własne na podstawie analizy wyników ankiet.

Spośród 200 przebadanych, 43% to osoby z wyższym wykształceniem, natomiast wykształcenie średnie posiadało 42% osób. Wśród respondentów znalazły się również osoby posiadające wykształcenie zawodowe - 14%. Znikomy procent badanych to osoby z wykształceniem podstawowym - 1%. Ludzi z wykształceniem gimnazjalnym nie było w gronie osób badanych.

Kolejnym kryterium była pozycja zawodowa, jaką respondenci zajmują w społeczeństwie. Wyniki przedstawia wykres 4.

Wykres 4. Procentowy udział respondentów ze względu na pozycję zawodową

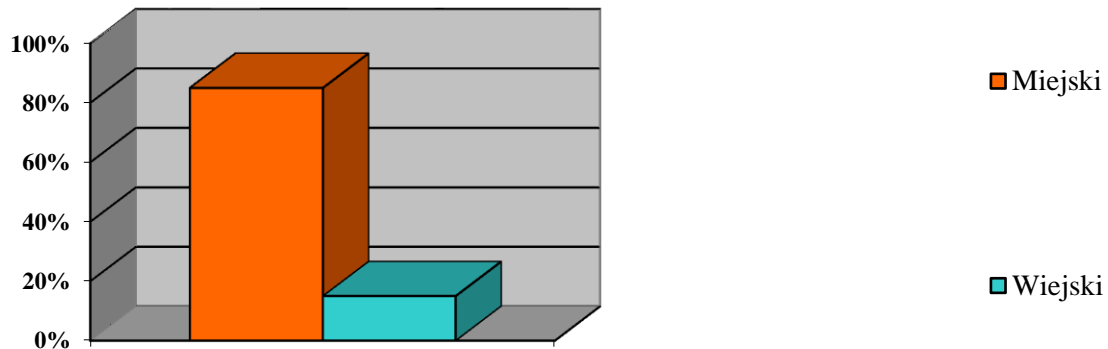


Źródło: Obliczenia własne na podstawie analizy wyników ankiet.

Na powyższym wykresie widać, że największa część badanych to pracownicy przemysłowo - handlowi i pracownicy administracyjni. Stanowią oni razem 40% badanej populacji. Kolejne grupy zawodowe to pracownicy kolei - 18%. Następnie, studenci oraz służby mundurowe uzyskały 22%. Wśród respondentów znaleźli się również: emeryci - 7 % badanych, urzędnicy na stanowiskach kierowniczych - 6%, osoby bezrobotne 4 % oraz rolnicy 3%.

Kolejnym kryterium było miejsce zamieszkania respondentów. Wyniki przedstawia wykres 5.

Wykres 5. Procentowy udział respondentów ze względu na teren zamieszkania

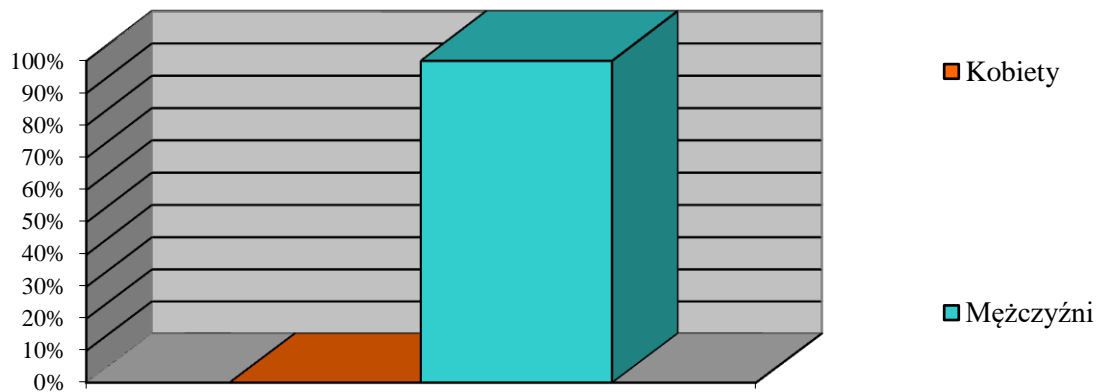


Źródło: Obliczenia własne na podstawie analizy wyników ankiet.

Na powyższym wykresie widać, iż 85% badanych respondentów zamieszkuje tereny miejskie, natomiast 15% zamieszkuje obszary wiejskie.

Drugi kwestionariusz - wywiadu, skierowany został do 5 osób - funkcjonariuszy Straży Ochrony Kolei, posiadających stanowiska kierownicze, zaliczanych do kadry zarządzającej. Poniżej zaprezentowano rozkład strażników SOK, biorących udział w badaniu sondażowym, pod względem zmiennych demograficznych. Pierwsze kryterium, to podział ze względu na płeć, co przedstawia wykres 6.

Wykres 6. Procentowy udział kobiet i mężczyzn w badaniu ankietowym

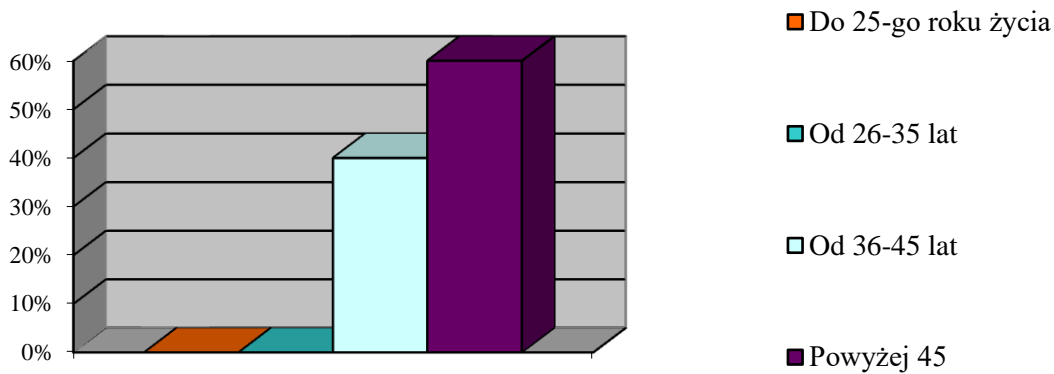


Źródło: Obliczenia własne na podstawie analizy wyników ankiet.

Na terenie Komendy Regionalnej Straży Ochrony Kolei w Katowicach oraz Posterunku Straży Ochrony Kolei w Czechowicach - Dziedzicach w badaniu uczestniczyli funkcjonariusze Straży Ochrony Kolei - kadra zarządzająca, z czego 100% to mężczyźni.

Kolejnym kryterium występującym w metryczce jest wiek funkcjonariuszy Straży Ochrony Kolei - kadry zarządzającej, co przedstawia wykres 7.

Wykres 7. Procentowy udział respondentów ze względu na wiek

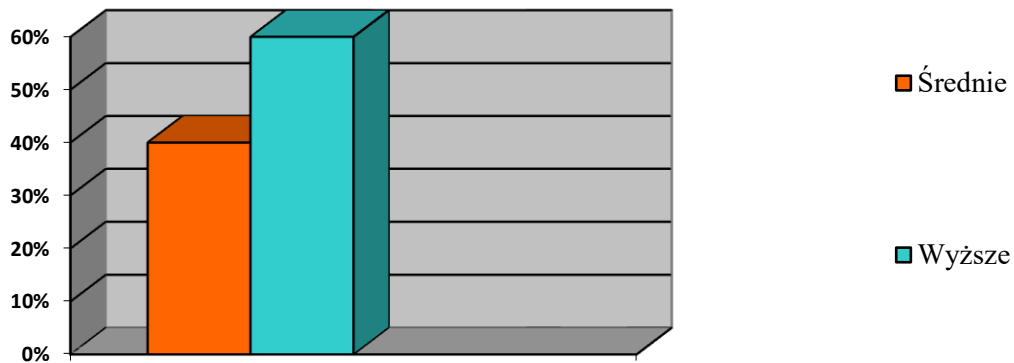


Źródło: Obliczenia własne na podstawie analizy wyników ankiet.

Na powyższym wykresie można zauważyć, iż najwięcej osób biorących udział w badaniu znajdowało się w przedziale wiekowym powyżej 45 lat - 60%,. Następnie w grupie 36-45 lat - 40%. Nie wystąpili respondenci na stanowiskach kadry zarządzającej w wieku do 25 lat oraz od 26-35 lat.

Następnym kryterium uwzględnionym w kwestionariuszu wywiadu było wykształcenie, jakie posiadała ta grupa funkcjonariusze, co ilustruje wykres 8.

Wykres 8. Procentowy udział respondentów ze względu na wykształcenie

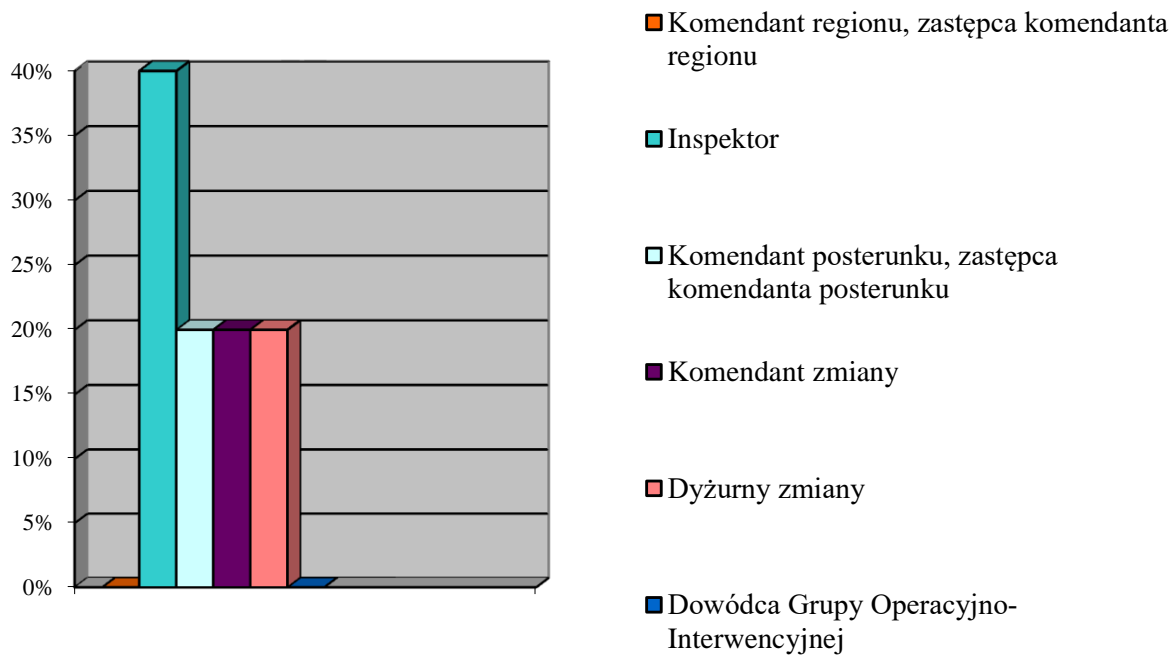


Źródło: Obliczenia własne na podstawie analizy wyników ankiet.

Z powyższego wykresu widać, że 60% badanych posiadało wykształcenie wyższe, natomiast 40% - wykształcenie średnie.

Następnym kryterium uwzględnionym w kwestionariuszu wywiadu było stanowisko osoby badanej, co ilustruje wykres 9.

Wykres 9. Procentowy udział respondentów ze względu na rodzaj służby: kierownictwo Komendy Regionalnej SOK w Katowicach i podległe jednostki (stanowiska)



Źródło: Obliczenia własne na podstawie analizy wyników ankiet.

Procentowy udział osób funkcyjnych w wywiadzie był następujący: 40% stanowili inspektorzy, 20% - komendanci posterunku, 20% - komendanci zmiany, 20% - dyżurni zmiany. Komendant regionu, zastępca komendanta regionu i dowódca GOI nie brali udziału w wywiadzie.

ROZDZIAŁ V. ZADANIA I UPRAWNIENIA STRAŻY OCHRONY KOLEI W ZARZĄDZANIU KRYZYSOWYM NA OBSZARZE DZIAŁANIA KOMENDY REGIONALNEJ STRAŻY OCHRONY KOLEI W KATOWICACH - ANALIZA WYNIKÓW BADAŃ WŁASNYCH

5.1. Charakterystyka obiektu badań

Obszarem kolejowy w rejonie którego przeprowadzono badania był teren działania Komendy Regionalnej Straży Ochrony Kolei w Katowicach. Siedziba Komendy Regionalnej Straży Ochrony Kolei znajduje się przy linii nr 137 Katowice - Legnica /odcinek „a”/ Katowice - Chorzów Batory w km 1.900, natomiast budynek usytuowany jest w Katowicach, przy ulicy Marii Goepfert Mayer 14. Komenda Regionalna Straży Ochrony Kolei w Katowicach, wraz z podległymi posterunkami SOK posiada obszar kolejowy o długości 2054, 262 km linii kolejowych. Obejmuje ona swoim działaniem obszar, na terenie, którego znajduje się łącznie 165 linii kolejowych. W całości podległy jest zaś Zakładom Linii Kolejowych PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w: Sosnowcu, Tarnowskich Górach i Częstochowie.

Rysunek 21. Herb miasta Katowice



Źródło: Uchwała Nr XX/340/2004 Rady Miejskiej Katowic z dnia 9 lutego 2004 r. w sprawie uchwalenia Statutu miasta Katowice.

Rysunek 22. Logo Straży Ochrony Kolei



Źródło: Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 11 września 2014 r. w sprawie określenia umundurowania, legitymacji, dystynkcji i znaków identyfikacyjnych funkcjonariuszy Straży Ochrony Kolei (Dz. U. z 17 listopada 2014 r., poz. 1593).

Rysunek 23. Logo PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.



Źródło: <http://www.plk-sa.pl/> (odczyt z dnia 22.11.2018 r.).

Instytucją odpowiedzialną za kontrolę przestrzegania przepisów porządkowych na obszarach kolejowych, w pociągach i innych pojazdach kolejowych, jak również za ochronę życia i zdrowia ludzi oraz mienia na terenie województwa śląskiego oraz części województwa opolskiego i łódzkiego, jest Komenda Regionalna Straży Ochrony Kolei w Katowicach. Terytorialnie według podziału administracyjnego państwa - obszar znajduje się na terenie części województw: śląskiego, łódzkiego i opolskiego. Na obszarze kolejowym działania tej Komendy znajduje się dziewięć jednostek Straży Ochrony Kolei.

Poza jednostką w Katowicach (Regionem) są to Posterunki w: Jaworznie - Szczakowej, Czechowicach - Dziećmicach, Tarnowskich Górach, Gliwicach, Rybniku, Kędzierzynie - Koźlu, Bytomiu, Częstochowie i Zawierciu. Wszystkie one są podległe Komendantowi Komendy Regionalnej Straży Ochrony Kolei w Katowicach. Na obszarze działania wyżej wymienionej Komendy Regionalnej znajdują się również Grupy Operacyjno - Interwencyjne Straży Ochrony Kolei, które kierowane są do zadań o zwiększonym stopniu ryzyka. Wspierają one działania funkcjonariuszy SOK w realizacji ustawowych zadań, m. in. przy zwalczaniu zorganizowanych grup przestępczych na obszarze kolejowym.

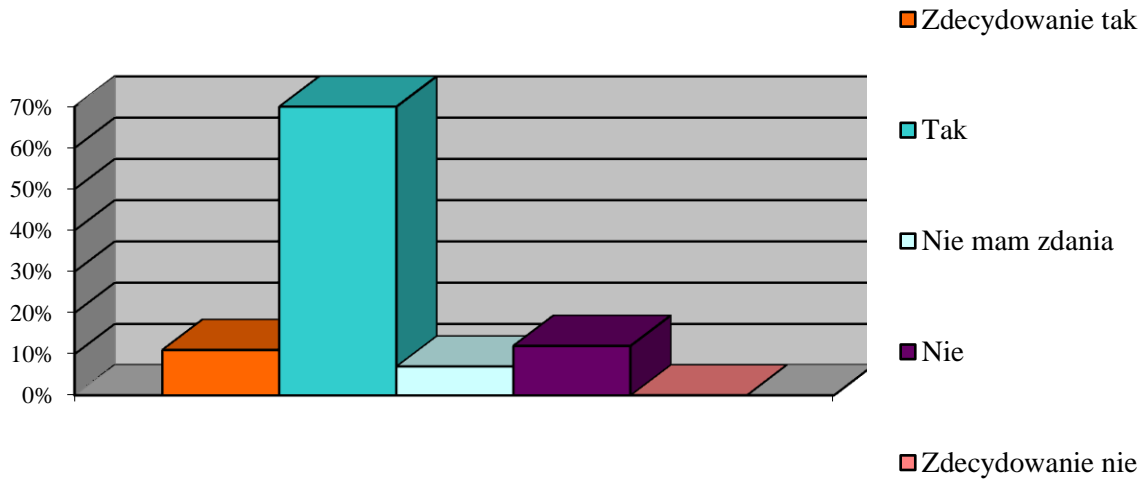
W zakresie utrzymania bezpieczeństwa i porządku na powierzonych obszarach kolejowych Straż Ochrony Kolei wspierają również inne służby, takie jak przede wszystkim: Policja, Żandarmeria Wojskowa, Straż Graniczna, organy kontroli skarbowej, Służba Celna i Inspekcja Transportu Drogowego, czy też Straż Miejska. Obszarem działań Komendy Regionalnej Straży Ochrony Kolei w Katowicach jest obszar kolejowy, czyli powierzchnia gruntu określona działkami ewidencyjnymi, na której znajduje się droga kolejowa, budynki, budowle i urządzenia przeznaczone do zarządzania, eksploatacji i utrzymania linii kolejowej oraz przewozu osób i rzeczy.¹⁵⁸

5.2. Analiza wyników badań przeprowadzonych z osobami postronnymi korzystającymi z usług kolei, tj. będącymi na dworcach, przystankach osobowych, w pociągach; czyli z osobami przebywającymi na obszarach kolejowych

Badanie zostało przeprowadzone na terenie dworców, w pociągach województwa śląskiego i w miejscach pracy oraz na uczelni, a także wśród znajomych. Ankiety rozdano w wersji papierowej oraz przesłano je drogą elektroniczną - internetową. Pierwsze pytanie, które zadano respondentom brzmiało następująco: czy miejsce, w którym Pan/Pani przebywa na obszarze kolejowym można nazwać miejscem bezpiecznym. Odpowiedzi ankietowanych przedstawia wykres 10.

¹⁵⁸<http://www.f-lex.pl/tag/uprawnienia-sok/> (odczyt z dnia 22.11.2018 r.).

Wykres 10. Analiza odpowiedzi na pytanie: „Czy miejsce, w którym Pan/Pani przebywał/a na obszarze kolejowym (np. dworzec, przystanek, pociąg lub inny obiekt) można nazwać miejscem bezpiecznym, spokojnym?”

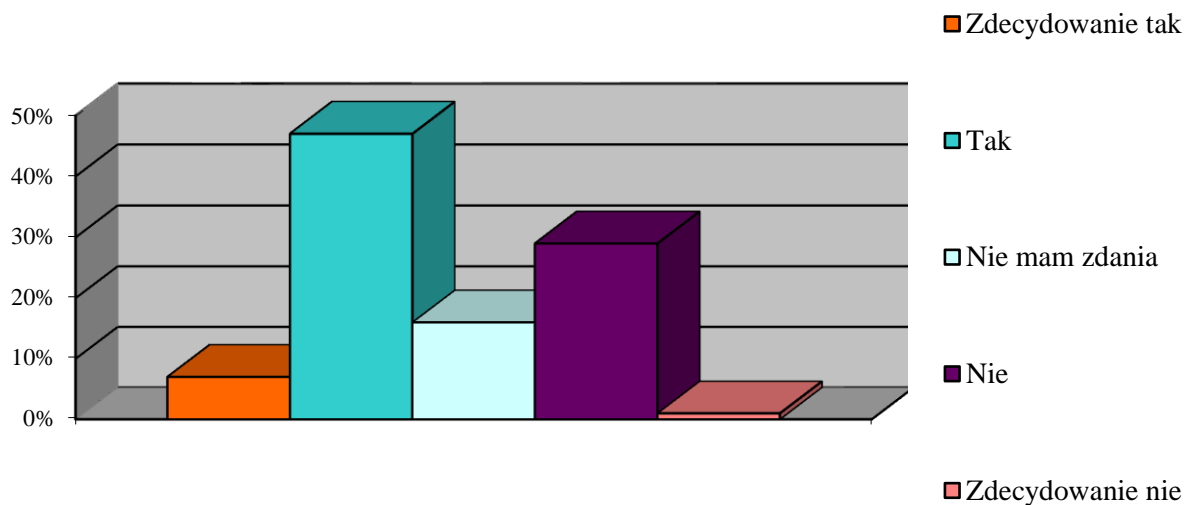


Źródło: Obliczenia własne na podstawie analizy wyników ankiet.

Według uzyskanych wyników: 70% ankietowanych odpowiedziało, iż miejsca w których przebywają na obszarze kolejowym są bezpieczne, 12% badanych uznało te miejsca za niebezpieczne, 11% uznało te miejsca za zdecydowanie bezpieczne, 7% osób badanych nie miało w tym temacie zdania, natomiast nikt nie odpowiedział, że miejsca były zdecydowanie niebezpieczne.

Kolejne pytanie jakie zadano dotyczyło tego - czy na terenie kolejowym są miejsca, gdzie istnieje obawa o swoje bezpieczeństwo. Odpowiedzi przedstawiono na wykresie 11.

Wykres 11. Analiza odpowiedzi na pytanie: „Czy są na terenie kolejowym (np. dworzec, przystanek, pociąg lub inny obiekt) takie miejsca, w których obawia się Pan/Pani o swoje bezpieczeństwo?”

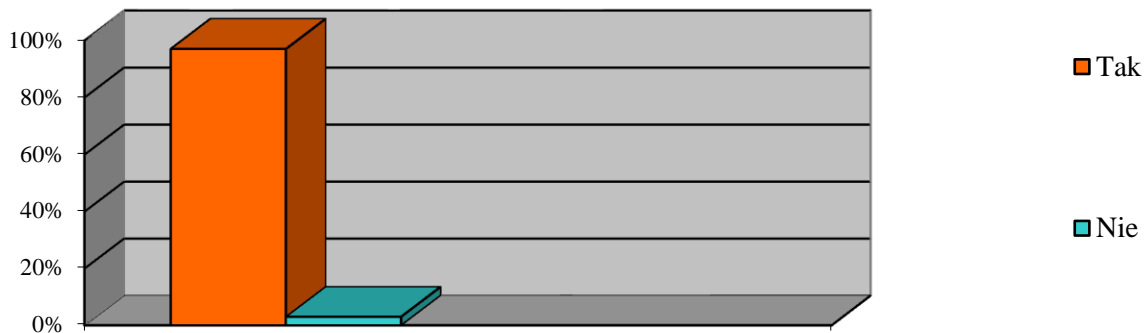


Źródło: Obliczenia własne na podstawie analizy wyników ankiet.

Wykres przedstawia, iż 47 % respondentów uważa, że są miejsca, w których obawiają się oni o swoje bezpieczeństwo, natomiast 7% odpowiedziało, iż zdecydowanie są takie miejsca i wymieniają tu m. in. pociągi, szczególnie przy przejeździe kibiców, dworce, małe przystanki, gdzie nie ma kamer i patroli umundurowanych, przejścia podziemne, toalety. 29% odpowiedziało, że nie ma takich miejsc gdzie obawialiby się o swoje bezpieczeństwo. Bez zdania w tym temacie było 16% osób.

Kolejne pytanie jakie zadano dotyczyło tego, czy osoby badane słyszały o formacji Straży Ochrony Kolei. Odpowiedzi przedstawiono na wykresie 12.

Wykres 12. Analiza odpowiedzi na pytanie: „Czy słyszał/a Pan/Pani o formacji pod nazwą Straż Ochrony Kolei?”

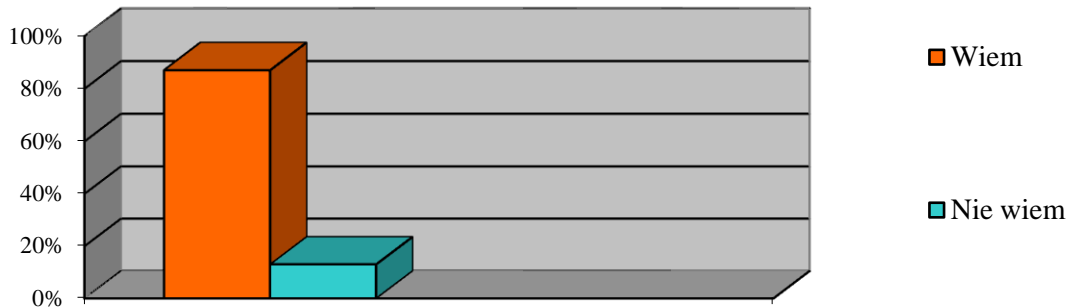


Źródło: Obliczenia własne na podstawie analizy wyników ankiet.

Według wyników powyższego badania - 97% ankietowanych słyszało o formacji pod nazwą Straż Ochrony Kolei przede wszystkim: od znajomych, z mediów, z gablot informacyjnych, z megafonów na dworcach, podczas podróży, czy też w trakcie korzystania z kolei, jak również podczas bycia świadkiem interwencji przez te patrole. 3% osób badanych natomiast nie słyszało o takiej służbie.

Kolejne pytanie jakie skierowano do osób badanych dotyczyło tego, jaką rolę pełni na obszarach kolejowych Straż Ochrony Kolei, do czego jest ustawowo zobowiązana i jakie ma zadania? Odpowiedzi przedstawiono poniżej na wykresie 13.

Wykres 13. Analiza odpowiedzi na pytanie: „Jaką rolę według Pana/Pani pełni na obszarach kolejowych Straż Ochrony Kolei, do czego jest ustawowo zobowiązana i jakie ma zadania?”

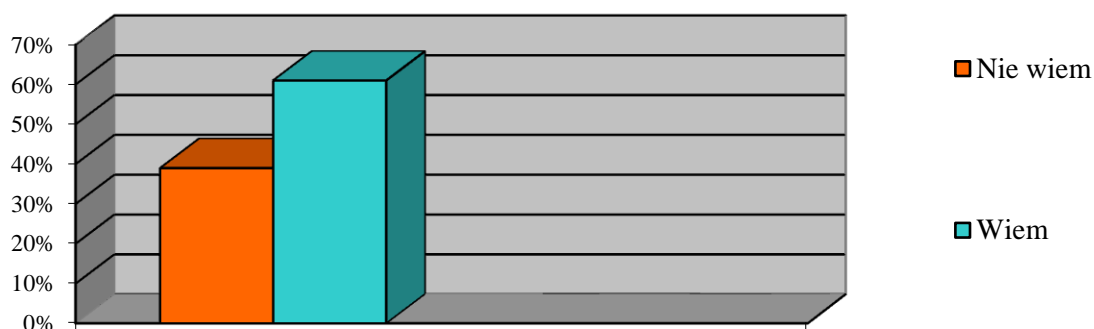


Źródło: Obliczenia własne na podstawie analizy wyników ankiet.

Zapytani ankietowani w zdecydowanej większości wiedzieli mniej więcej jaką rolę pełni Straż Ochrony Kolei na terenie kolejowym - 87% badanych. 13% odpowiedziało na pytanie negatywnie. W większości osoby odpowiadały, iż Straż Ochrony Kolei: chroni ludzi przed zagrożeniami na kolei, ochrania pasażerów, pilnuje porządku i tego, aby wagony towarowe nie były otwierane, dba o bezpieczeństwo na kolei, pilnuje trakcji, zabezpiecza miejsca wypadków, ochrania mienie pasażerów i obiektów. Były też odpowiedzi, iż: zajmuje się zwalczaniem przemytu, zwalcza zorganizowane grupy przestępcze, przeciwdziałala kradzieżom węgla, ochrania życie i zdrowie podróżnych na PKP.

Kolejne pytanie jakie skierowano do osób badanych dotyczyło tego, jakie uprawnienia posiada Straż Ochrony Kolei? Odpowiedzi przedstawiono na wykresie 14.

Wykres 14. Analiza odpowiedzi na pytanie: „Czy wie Pan/Pani, jakie uprawnienia posiada Straż Ochrony Kolei?”

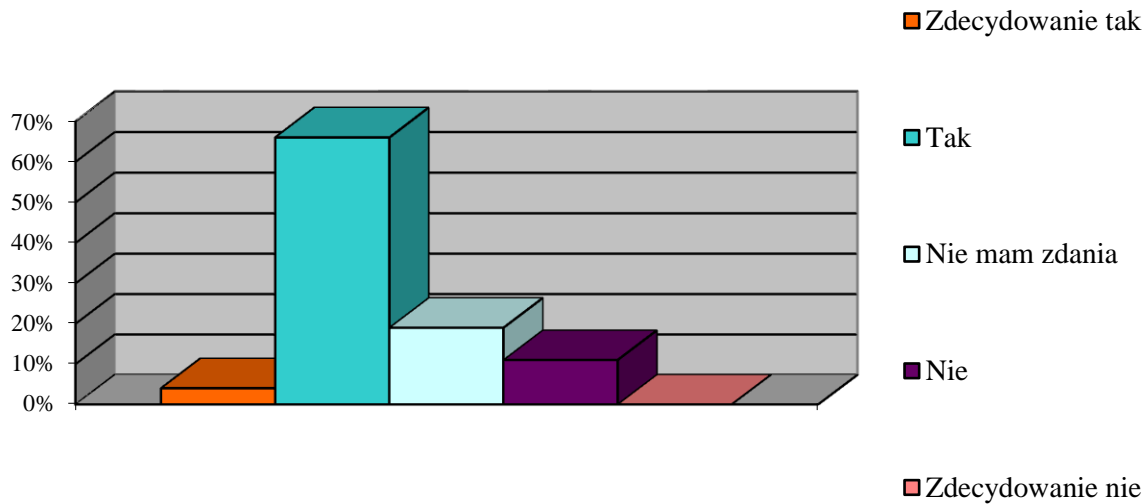


Źródło: Obliczenia własne na podstawie analizy wyników ankiet.

39% ludzi odpowiedziało, że nie zna uprawnień Straży Ochrony Kolei, natomiast 61% badanych stwierdziło, iż zna uprawnienia tej formacji, wymieniając m. in.: zatrzymywanie sprawców przestępstw i przekazywanie ich Policji, legitymowanie, stosowanie grzywnien w drodze mandatów karnych, możliwość stosowania środków przymusu bezpośredniego oraz broni palnej, zatrzymywanie ludzi stwarzających zagrożenie dla podróżnych, kontrola pojazdów.

Kolejne pytanie jakie skierowano do osób badanych dotyczyło tego, czy Straż Ochrony Kolei jest w stanie zwalczać przestępstwa i wykroczenia na kolei. Odpowiedzi przedstawiono na wykresie 15.

Wykres 15. Analiza odpowiedzi na pytanie: „Czy według Pana/Pani Straż Ochrony Kolei jest w stanie skutecznie zwalczać przestępstwa i wykroczenia na obszarach kolejowych?”

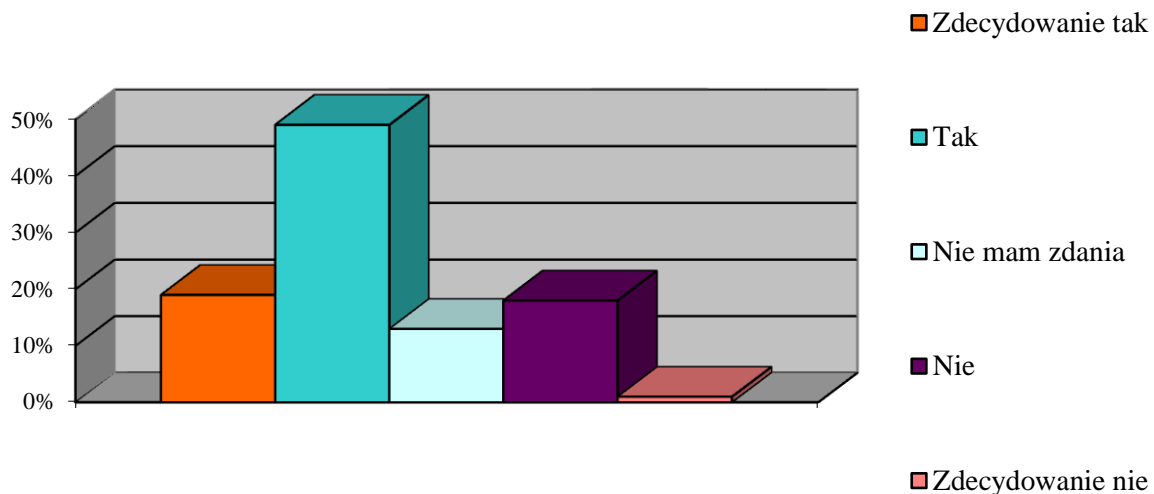


Źródło: Obliczenia własne na podstawie analizy wyników ankiet.

Według wyników 66% respondentów odpowiedziało, iż Straż Ochrony Kolei jest w stanie skutecznie zwalczać przestępstwa i wykroczenia na obszarach kolejowych, zaś 4% odpowiedziało, iż zdecydowanie jest w stanie zwalczać te incydenty. 19% badanych nie miało zdania, natomiast 11 % odpowiedziało, że formacja ta nie jest w stanie zwalczać tych zagrożeń. Nie było osób które powiedziały, że zdecydowanie służba ta nie mogłaby skutecznie realizować powyższych zadań.

Kolejne pytanie jakie skierowano do osób badanych dotyczyło tego, czy ankietowani obawiają się zamachów terrorystycznych na obszarach kolejowych. Odpowiedzi przedstawiono na wykresie 16.

Wykres 16. Analiza odpowiedzi na pytanie: „Czy obawia się Pan/Pani, w dobie dzisiejszych zagrożeń w Europie i na świecie, zamachów terrorystycznych na obszarach kolejowych?”

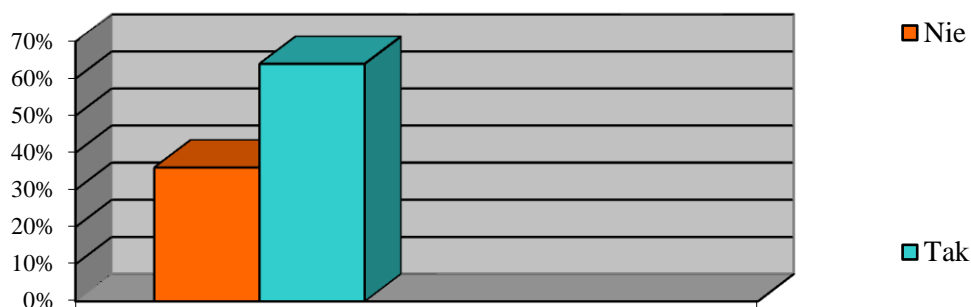


Źródło: Obliczenia własne na podstawie analizy wyników ankiet.

Według danych z powyższego wykresu - 49% osób korzystających z obszarów kolejowych obawia się zamachów terrorystycznych na tych terenach. 19% zdecydowanie się obawia takich zdarzeń, natomiast 18% nie przejawia w tym żadnych obaw. 13% nie ma zdania w tym temacie, zaś 1% osób zdecydowanie się tego nie obawia.

Następne pytanie jakie skierowano do osób badanych dotyczyło tego, czy ankietowani znają pojęcie - „zarządzanie kryzysowe”. Odpowiedzi przedstawiono na wykresie 17.

Wykres 17. Analiza odpowiedzi na pytanie: „Czy słyszał/a Pan/Pani o takim pojęciu jak „zarządzanie kryzysowe?”



Źródło: Obliczenia własne na podstawie analizy wyników ankiet.

Z powyższych danych wynika, iż 64% osób odpowiedziało, że zna pojęcie jakim jest „zarządzanie kryzysowe”, wymieniając tu przede wszystkim: zwalczanie negatywnych skutków zdarzeń, zarządzanie jednostkami interwencyjnymi podczas wystąpienia klęski żywiołowej, awarii elektrycznej, zamachu terrorystycznego, celem eliminacji skutków wystąpienia zagrożenia, czy też przywracanie stanu przed kryzysem, zarządzanie przy pomocy wielu narzędzi różnymi organami administracji państwowej, w celu zapobiegania kryzysom. Dla 36% ankietowanych pojęcie to nie jest znane.

Następne pytanie jakie skierowano do osób badanych dotyczyło tego, czy ankietowani byli ofiarami przestępstwa na obszarze kolejowym. Odpowiedzi przedstawiono na wykresie 18.

Wykres 18. Analiza odpowiedzi na pytanie: „Czy był/a Pan/Pani ofiarą przestępstwa na obszarze kolejowym (np. dworzec, przystanek, pociąg, inny obiekt)?”

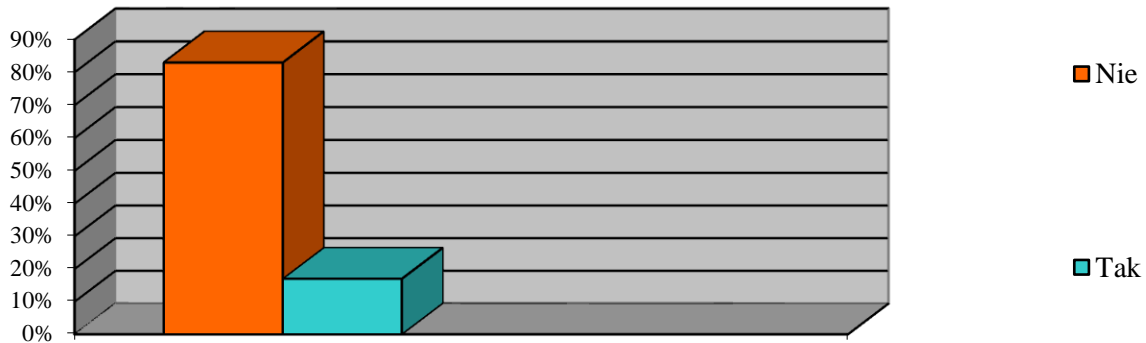


Źródło: Obliczenia własne na podstawie analizy wyników ankiet.

Według analizy powyższych odpowiedzi - aż 95% respondentów nie było ofiarą przestępstwa na obszarach kolejowych, natomiast 5% było ofiarą przestępczości - wymieniają tu m. in.: kradzież dokumentów i pieniędzy, pobicie.

Następne pytanie jakie skierowano do osób badanych dotyczyło tego: czy odpowiadający zgłaszali kiedykolwiek jakieś zdarzenie do Straży Ochrony Kolei. Odpowiedzi przedstawiono na wykresie 19.

Wykres 19. Analiza odpowiedzi na pytanie: „Czy kiedykolwiek zgłaszał/a Pan/Pani jakiegokolwiek zdarzenie do Straży Ochrony Kolei?”

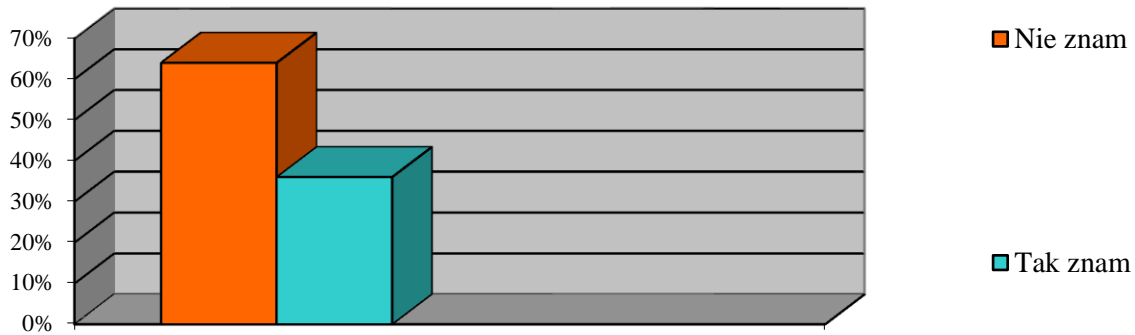


Źródło: Obliczenia własne na podstawie analizy wyników ankiet.

Analizując odpowiedzi należy wskazać, że: 83% ankietowanych nie zgłaszała do tej formacji żadnych zdarzeń, natomiast 17% zgłaszało takowe incydenty - wymienili tu m. in.: kradzież, agresywne zachowanie się podróżnych, bójkę pod wpływem alkoholu.

Kolejne pytanie jakie skierowano do osób ankietowanych dotyczyło tego, czy badani znają telefon alarmowy do Straży Ochrony Kolei. Odpowiedzi przedstawiono na wykresie 20.

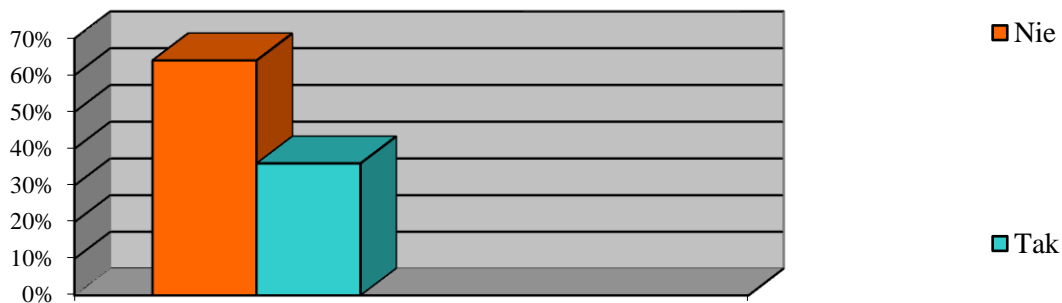
Wykres 20. Analiza odpowiedzi na pytanie: „Czy zna Pan/Pani telefon alarmowy 22 474 0000 - do Straży Ochrony Kolei, gdzie można informować o zagrożeniach?”



Źródło: Obliczenia własne na podstawie analizy wyników ankiet.

Ankietowani odpowiedzieli następująco: 64% nie zna takiego numeru alarmowego do tej służby, zaś 36% zna telefon alarmowy do Straży Ochrony Kolei. Następne w kolejności pytanie dotyczyło tego, czy osoby badane „spotkały się” z numerem telefonu alarmowego na terenie kolejowym. Odpowiedzi przedstawiono na wykresie 21.

Wykres 21. Analiza odpowiedzi na pytanie: „Czy spotkał/a się Pan/Pani na dworcu, w pociągu z informacjami o numerze telefonu alarmowego do Straży Ochrony Kolei , bądź ogłoszeniami o kontakcie do tej formacji w przypadku zagrożenia, podawanymi przez megafony lub w inny sposób?”

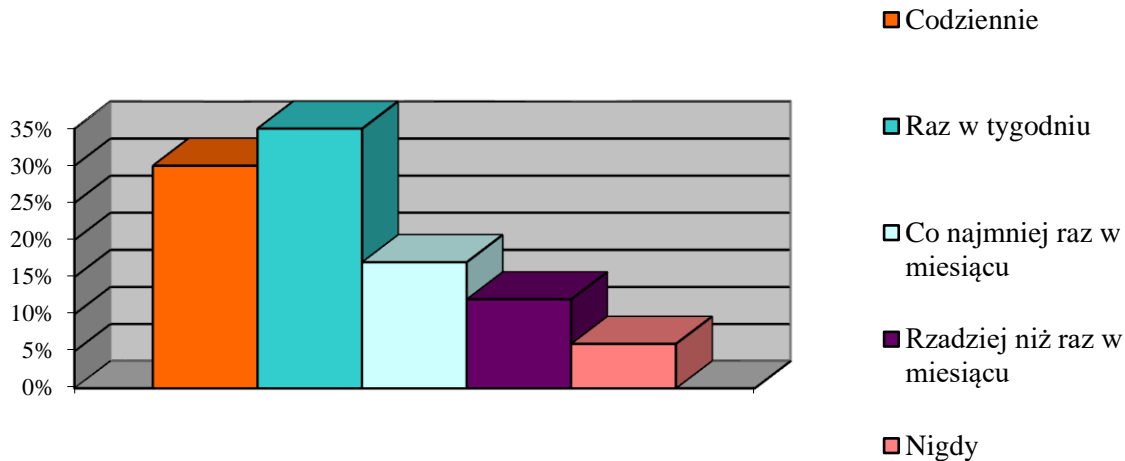


Źródło: Obliczenia własne na podstawie analizy wyników ankiet.

Analizując odpowiedzi: 64% ankietowanych nie spotkało się na dworcu, czy też w pociągu z informacjami o telefonie alarmowym, zaś 36% badanych spotkało się z takimi informacjami, m. in. podawanymi przez megafony, na tablicy ogłoszeń, w pociągu, w postaci naklejek, na dworcu, na plakatach.

Następne pytanie dotyczyło tego, czy badani widują na dworcach, w pociągach patrole Straży Ochrony Kolei. Odpowiedzi przedstawiono na wykresie 22.

Wykres 22. Analiza odpowiedzi na pytanie: „Jak często podczas przebywania na dworcu albo w pociągu, bądź w innym miejscu na obszarach kolejowych widuje Pan/Pani patrole Straży Ochrony Kolei?”

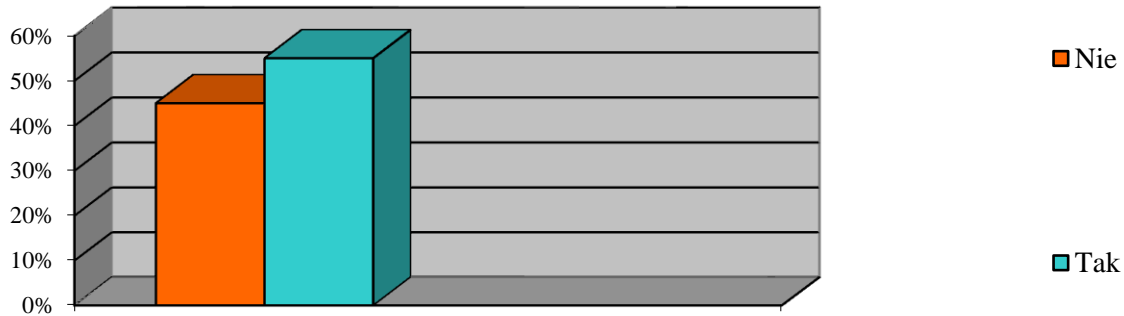


Źródło: Obliczenia własne na podstawie analizy wyników ankiet.

Podsumowując wyniki odpowiedzi na powyższe pytanie: 35% ankietowanych odpowiedziało, iż podczas przebywania na obszarach kolejowych widują patrole Straży Ochrony Kolei raz w tygodniu, 30% dało odpowiedź, że codziennie, 17% - co najmniej raz w miesiącu widuje patrole, 12% - rzadziej niż raz w miesiącu, natomiast 6% nigdy ich nie widuje.

Następne pytanie dotyczyło tego, czy badani znają najbliższą jednostkę Straży Ochrony Kolei. Odpowiedzi przedstawiono na wykresie 23.

Wykres 23. Analiza odpowiedzi na pytanie: „Czy zna Pan/Pani na swoim terenie najbliższą jednostkę Straży Ochrony Kolei?”

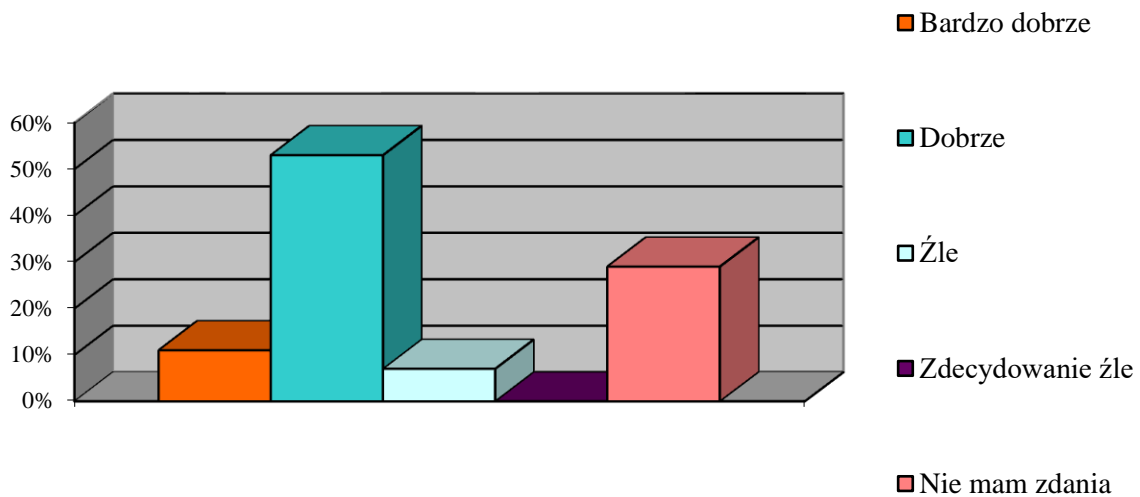


Źródło: Obliczenia własne na podstawie analizy wyników ankiet.

Na powyższym wykresie widać, iż 55% osób ankietowanych zna najbliższą lokalizację jednostki Straży Ochrony Kolei na swoim terenie (wskazywane były m. in. jednostki w: Bytomiu, Czechowicach - Dziedzicach, Katowicach). 45% osób nie zna siedziby tej służby.

Następne pytanie dotyczyło tego, jak badani oceniają pracę Straży Ochrony Kolei. Odpowiedzi przedstawiono na wykresie 24.

Wykres 24. Analiza odpowiedzi na pytanie: „Jak ocenia Pan/Pani pracę Straży Ochrony Kolei na obszarach kolejowych?”

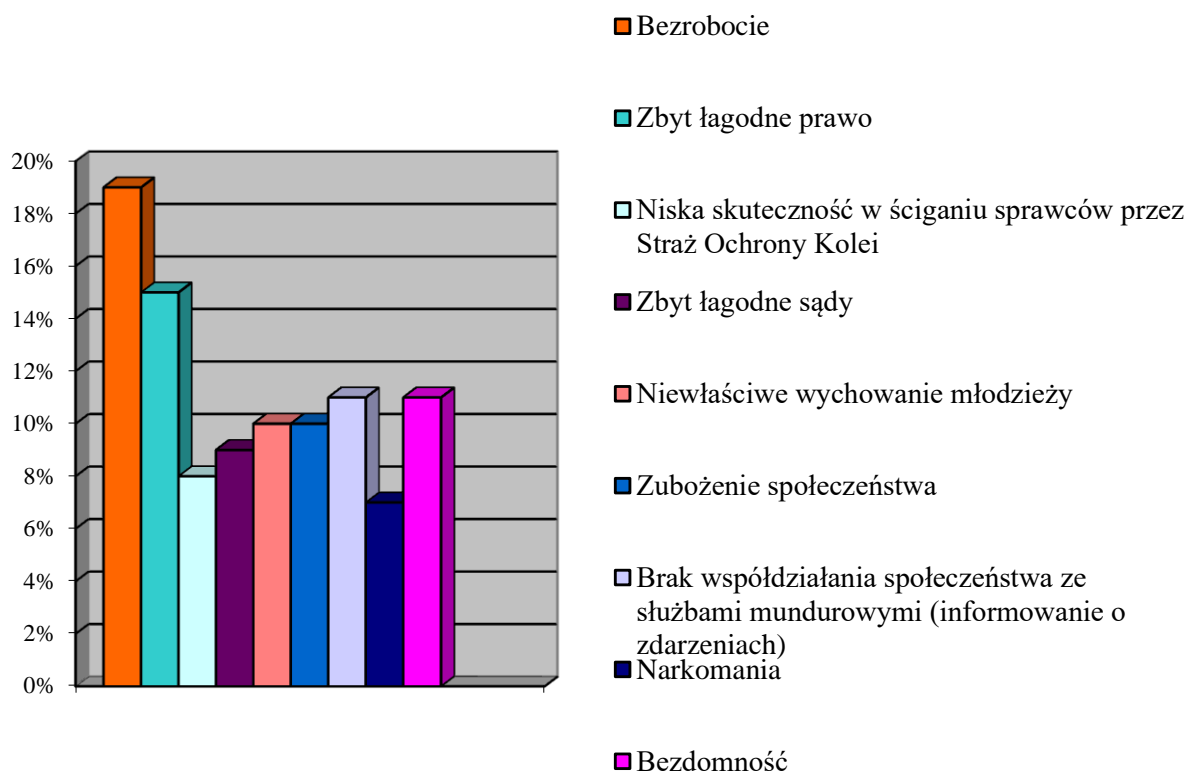


Źródło: Obliczenia własne na podstawie analizy wyników ankiet.

Ankietowani udzielili następujących odpowiedzi: 53% uważa, że Straż Ochrony Kolei dobrze wykonuje swoje zadania, 11% stwierdziło że formacja ta wykonuje swoją pracę bardzo dobrze, źle - służbę tej instytucji ocenia 7% badanych, zaś aż 29% osób nie ma zdania w tej sprawie.

Następne pytanie dotyczyło tego, jakie czynniki najbardziej sprzyjają rozwojowi przestępczości na obszarach kolejowych. Odpowiedzi przedstawiono na wykresie 25.

Wykres 25. Analiza odpowiedzi na pytanie: „Który z podanych czynników Pana/Pani zdaniem najbardziej sprzyja rozwojowi przestępczości na obszarach kolejowych (można zaznaczyć więcej niż jedną odpowiedź)?”

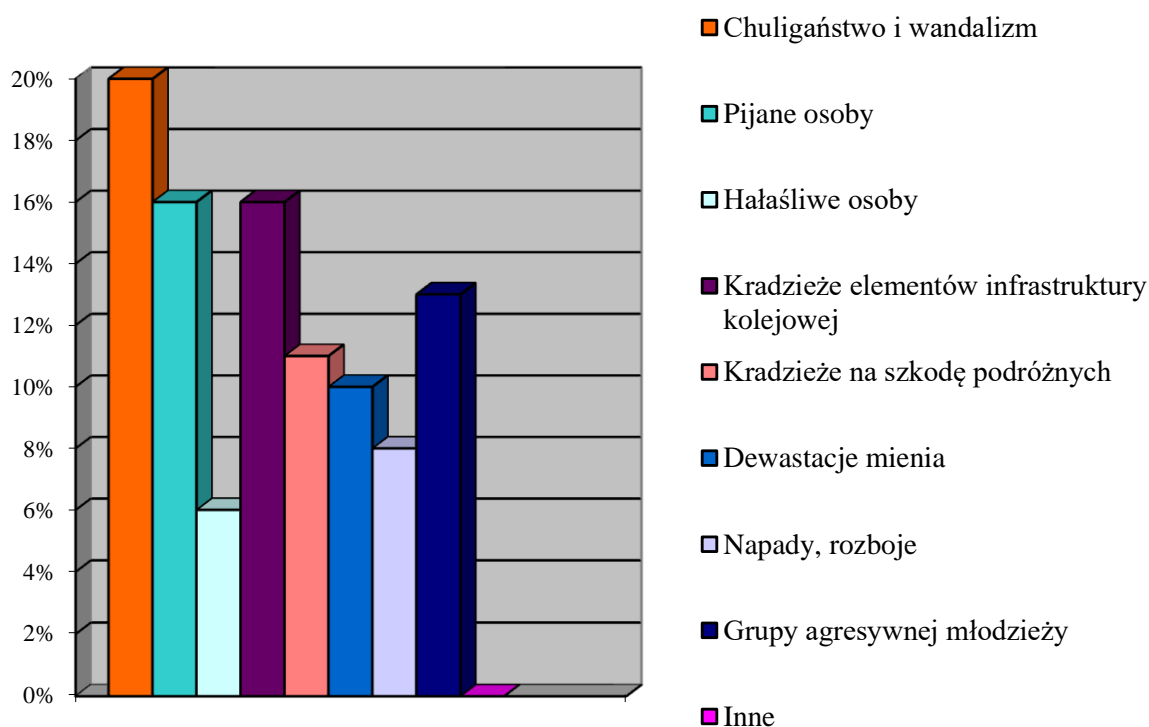


Źródło: Obliczenia własne na podstawie analizy wyników ankiet.

Respondenci wydali następującą opinię: czynnikiem przodującym, mającym wpływ na rozwój przestępczości na obszarach kolejowych jest bezrobocie - 19%, zbyt łagodne prawo pojawiło się u 15% ankietowanych, natomiast po 11% wskazało na brak współdziałania społeczeństwa ze służbami mundurowymi oraz bezdomność, 10% zaznaczyłoubożenie społeczeństwa i tyle samo - niewłaściwe wychowanie młodzieży, 9% zakreśliło zbyt łagodne prawo, 8 - niską skuteczność w ściganiu sprawców przez Straż Ochrony Kolei, zaś 7% - narkomanię.

Następne pytanie dotyczyło tego, jakie przestępstwa i zjawiska sprawiają czołowe zagrożenie osobom korzystającym z usług kolei. Odpowiedzi przedstawiono na wykresie 26.

Wykres 26. Analiza odpowiedzi na pytanie: „Jakie przestępstwa i zjawiska patologiczne Pana/Pani zdaniem sprawiają największe zagrożenie osobom korzystającym z usług kolei (można zaznaczyć więcej niż jedną odpowiedź)?”

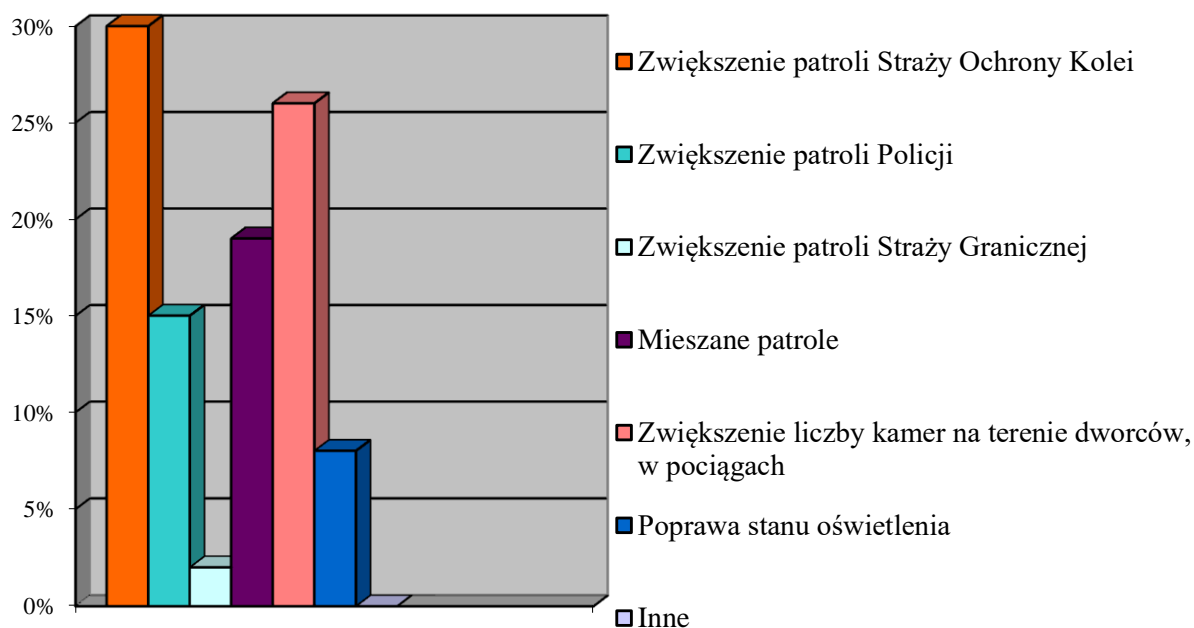


Źródło: Obliczenia własne na podstawie analizy wyników ankiet.

Powyższe wyniki wykresu wskazują to, że 20% respondentów uznało chuligaństwo i wandalizm za największe zagrożenie dla nich na kolei. Na kolejnym miejscu - 16% wskazało na pijane osoby i tyle samo na kradzieże elementów infrastruktury kolejowej, grupy agresywnej młodzieży - 13%, kradzieże na szkodę podróżnych - 11%, dewastacje mienia - 10%, napady, rozboje - 8%, hałaśliwe osoby - 6%. Innych zagrożeń nie wskazano.

Następne pytanie dotyczyło tego, co może wpłynąć na poprawę bezpieczeństwa na obszarach kolejowych. Odpowiedzi przedstawiono na wykresie 27.

Wykres 27. Analiza odpowiedzi na pytanie: „Co Pana/Pani zdaniem w najwyższym stopniu przyczyniłoby się do poprawy bezpieczeństwa na obszarach kolejowych (można zaznaczyć więcej niż jedną odpowiedź)?”

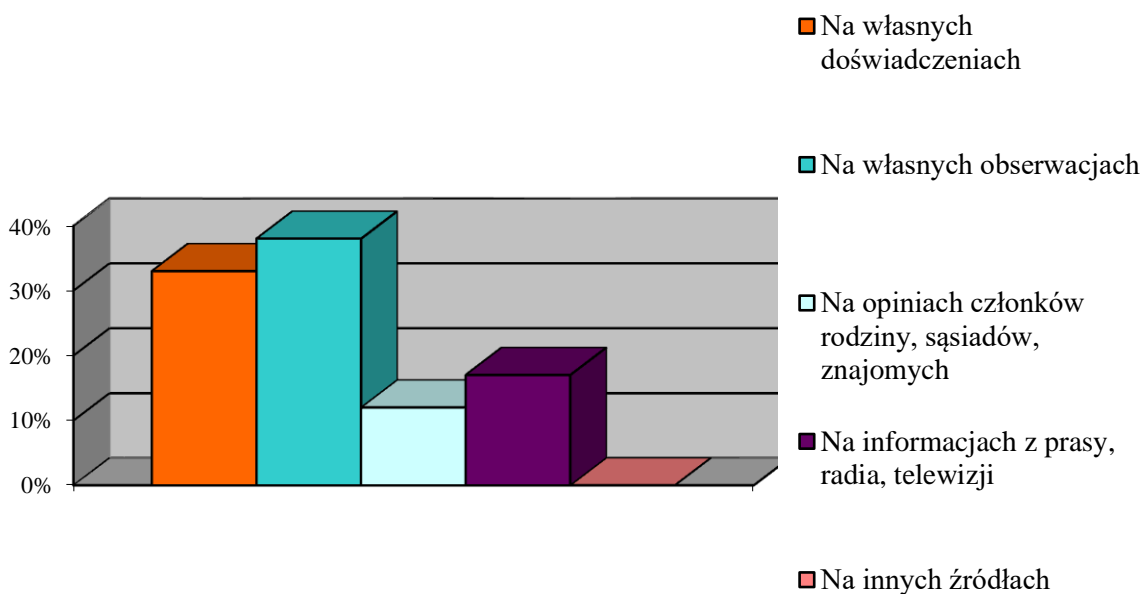


Źródło: Obliczenia własne na podstawie analizy wyników ankiet.

Na pytanie zadane ankietowanym - co w największym stopniu wpłynęłoby na bezpieczeństwo na obszarach kolejowych: 30% odpowiedziało, że byłoby to zwiększenie patroli Straży Ochrony Kolei, następnie według 26% zwiększenie liczby kamer na dworcach, czy w pociągach, dla 19% byłyby to mieszane patrole z innymi służbami, 15% badanych chciałoby zwiększenia patroli policji, 8% polepszyłoby poprawę stanu oświetlenia, zaś 2% chciałoby więcej patroli straży granicznej. Innych odpowiedzi nie było.

Następne pytanie dotyczyło tego, na czym badani opierają stan bezpieczeństwa na obszarze kolejowym. Odpowiedzi przedstawiono na wykresie nr 28.

Wykres 28. Analiza odpowiedzi na pytanie: Na czym głównie opiera Pan(i) ocenę stanu bezpieczeństwa na obszarach kolejowych?

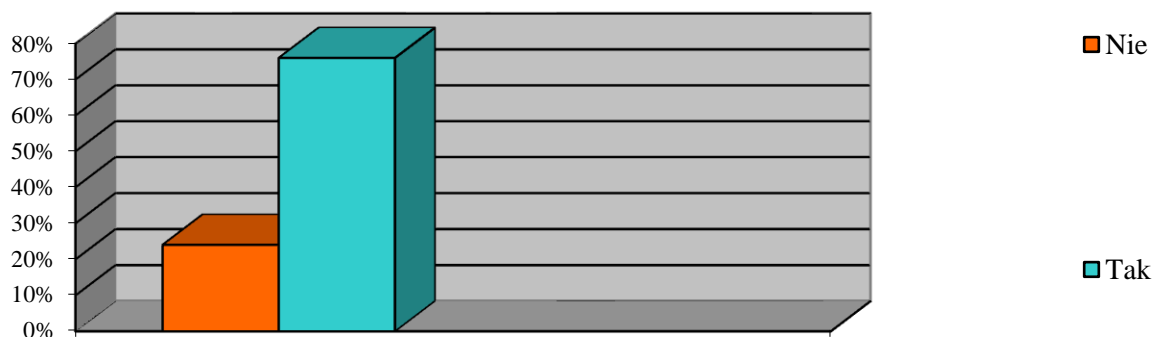


Źródło: Obliczenia własne na podstawie analizy wyników ankiet.

Odpowiedzi respondentów układały się następująco: 38% stan bezpieczeństwa opiera na własnych obserwacjach, przemieszczając się pociągami czy też będąc na dworcach, 33% stan ten ocenia na własnych doświadczeniach, 17% opiera się na informacjach z mediów, 12% stan ten stwierdza według opinii rodziny, sąsiadów, znajomych. Innych źródeł respondenci nie wskazali.

Ostatnie pytanie skierowane do ankietowanych dotyczyło tego, czy Straż Ochrony Kolei w sytuacjach zagrożeń jest w stanie zapewnić bezpieczeństwo podróżnym i innym osobom, które przebywają na obszarach kolejowych. Sytuację tą przedstawia wykres 29.

Wykres 29. Analiza odpowiedzi na pytanie: „Czy Straż Ochrony Kolei według Pana/Pani w sytuacjach zagrożeń jest służbą, która jest w stanie zapewnić bezpieczeństwo podróżnym i innym osobom przebywającym na kolei?”



Źródło: Obliczenia własne na podstawie analizy wyników ankiet.

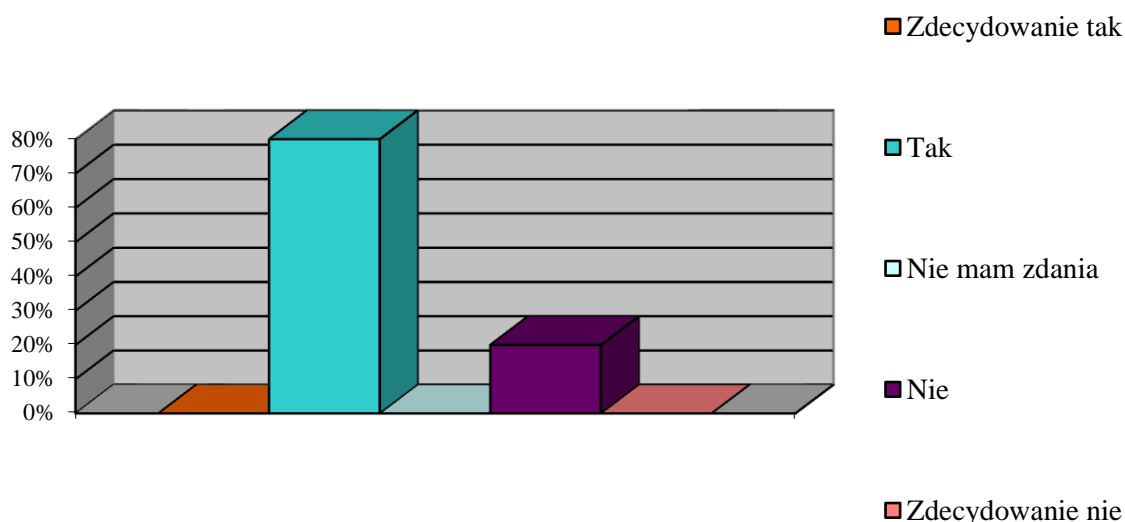
W ostatnim pytaniu 76% badanych stwierdziło, że Straż Ochrony Kolei jest służbą, która w sytuacjach zagrożeń zapewni im bezpieczeństwo na obszarach kolejowych. 24% osób było przeciwnego zdania, uzasadniając swoją odpowiedź tym, że formacja ta ma zbyt mały stan osobowy zatrudnienia, przy wzrastającej liczbie zadań i zagrożeń, a także tym, że: policja ma większe uprawnienia, służba ta jest za mało widoczna oraz następuje zbyt długi okres oczekiwania na przyjazd od chwili zgłoszenia.

5.3. Analiza wyników badań przeprowadzonych z kierownictwem Komendy Regionalnej Straży Ochrony Kolei w Katowicach

Badanie zostało przeprowadzone w budynku Komendy Regionalnej Straży Ochrony Kolei w Katowicach w dniu 21 kwietnia 2018 r., z inspektorem odpowiedzialnym za realizację zadań związanych z zarządzaniem kryzysowym, a także w dniu 25 kwietnia 2018 r. z osobą funkcyjną posiadającą wieloletnie doświadczenie zawodowe, który pełni rolę rzecznika prasowego, jak również z komendantem zmiany, który odpowiedzialny jest za nadzór i kierowanie

podległymi funkcjonariuszami oraz Komendą Regionalną w momencie nieobecności komendanta regionu. Następnie w dniu 25 kwietnia 2018 r. wywiad przeprowadzono z dyżurnymi zmiany posterunku Straży Ochrony Kolei w Czechowicach - Dziedzicach, jednostce podległej Komendzie Regionalnej Straży Ochrony Kolei w Katowicach. Pierwsze pytanie wywiadu, które zadano respondentom brzmiało następująco: czy obszar działania Komendy Regionalnej Straży Ochrony Kolei w Katowicach to teren bezpieczny? Odpowiedzi badanych przedstawia wykres 30.

Wykres 30. Analiza odpowiedzi na pytanie: „Czy Pana/Pani zdaniem obszar działania Komendy Regionalnej Straży Ochrony Kolei w Katowicach to obszar bezpieczny?”



Źródło: Obliczenia własne na podstawie analizy wyników wywiadów.

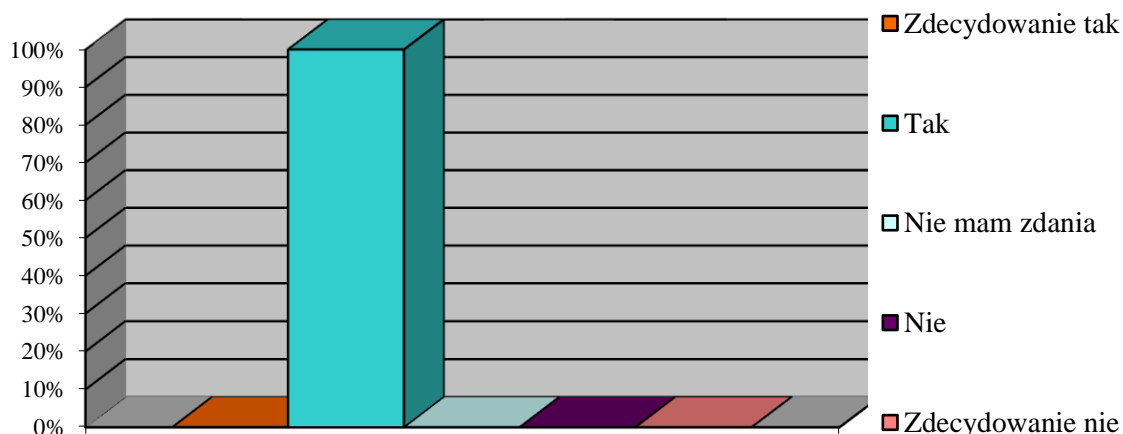
Jak pokazują wyniki badania, nikt z respondentów nie określił, że obszar kolejowy wyżej wymienionej Komendy Regionalnej Straży Ochrony Kolei w Katowicach jest całkowicie bezpieczny. 80% respondentów uważa, iż obszar ten jest bezpieczny. Nie było osób, które nie miały zdania w tym temacie. Część osób poddanych badaniu sądzi jednak, że pełnią służbę na niebezpiecznych obszarach kolejowych - 20% zapytanych osób funkcyjnych. Nikt nie stwierdził, aby te obszary kolejowe były bardzo niebezpieczne. Biorąc pod uwagę powyższy wykres, jednoznacznie należy stwierdzić, iż większa część osób poddanych badaniu uważa, że podlegające im obszary kolejowe to obszary

bezpieczne. Niepokojącym jest jednak fakt, że duża część osób uważa te obszary za niebezpieczne.

Według eksperta - osoby funkcyjnej na stanowisku inspektora, zajmującej się zarządzaniem kryzysowym w Komendzie Regionalnej Straży Ochrony Kolei w Katowicach zaznaczając na skali oceny poziom 2, ocenił on poczucie bezpieczeństwa na terenie obszaru działania tej formacji jako dobre. Zdaniem udzielającego wywiadu, bezpieczeństwo wymaga ciągłego nadzoru, który zapewni nam odpowiedni poziom owego bezpieczeństwa, zaś przede wszystkim wymaga ono zastosowania odpowiednich sił i środków.

Kolejne pytaniem jakie zadano dotyczyło tego: czy patrole Straży Ochrony Kolei na podległych obszarach kolejowych są efektywne. Odpowiedzi przedstawiono na wykresie 31.

Wykres 31. Analiza odpowiedzi na pytanie: „Czy Pana/Pani zdaniem patrole Straży Ochrony Kolei na podległych obszarach kolejowych są efektywne?”



Źródło: Obliczenia własne na podstawie analizy wyników wywiadów.

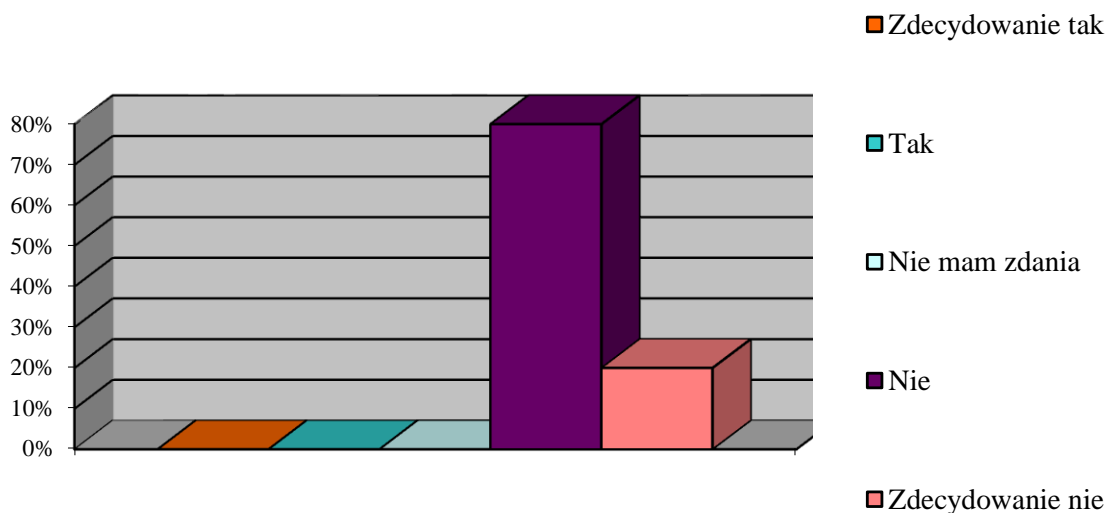
Wśród badanych respondentów nikt nie wskazał odpowiedzi, że zdecydowanie - patrole są efektywne, ale 100% ankietowanych wskazało, że patrole są efektywne. Spośród badanych nie było nikogo, kto nie posiadał zdania w tym temacie. Nie było też osób, które wypowiedziały się, iż patrole są

nieefektywne, bądź są zdecydowanie nieefektywne. Analizując wyniki przedstawione na powyższym wykresie, należy zauważyć, że osoby funkcyjne kierujące funkcjonariuszami uważają, iż kierowane do realizacji zadań patrole są efektywne.

Według eksperta efektywność patroli Straży Ochrony Kolei można ocenić jako dobrą. Odpowiedział, iż patrole są wprawdzie efektywne, lecz jeszcze dla podniesienia owej efektywności konieczne jest zwiększenie liczebności patroli.

Następne pytanie dotyczyło tego, czy liczba patroli na podległych obszarach kolejowych jest wystarczająca. Odpowiedzi przedstawiono na wykresie 32.

Wykres 32. Analiza odpowiedzi na pytanie: „Czy Pana/Pani zdaniem liczba patroli Straży Ochrony Kolei na podległych obszarach kolejowych jest wystarczająca?”



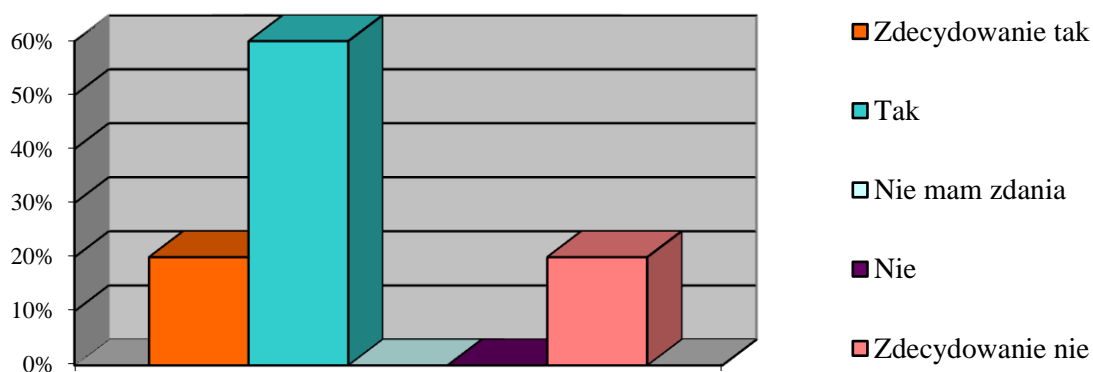
Źródło: Obliczenia własne na podstawie analizy wyników wywiadów.

Przeprowadzony wywiad pokazał, iż żadna osoba pełniąca funkcję kierowniczą nie odpowiedziała, że patrole zdecydowanie jest wystarczająco, ani też nie wskazała, że tych patroli jest wystarczająco. Nie było także osób, które nie miały zdania w tym temacie. Aż 80% udzielających wywiadu wypowiedziało się, iż patrole nie jest wystarczająco. 20% osób udzieliło wypowiedzi, że patrole zdecydowanie jest

niewystarczająco do zabezpieczenia obszarów kolejowych. Ekspert zajmujący się zarządzaniem kryzysowym wypowiedział się, iż ilość patroli na tym obszarze kolejowym jest niewystarczająca.

Kolejne pytanie jakie zadano badanym dotyczyło tego, czy przełożeni wychodzą z nowymi pomysłami na poprawę bezpieczeństwa na obszarach kolejowych. Uzyskane odpowiedzi przedstawia wykres 33.

Wykres 33. Analiza odpowiedzi na pytanie: „Czy przełożeni wychodzą z nowymi pomysłami na poprawę bezpieczeństwa na: dworcach, przystankach kolejowych, szlakach kolejowych?”



Źródło: Obliczenia własne na podstawie analizy wyników wywiadów.

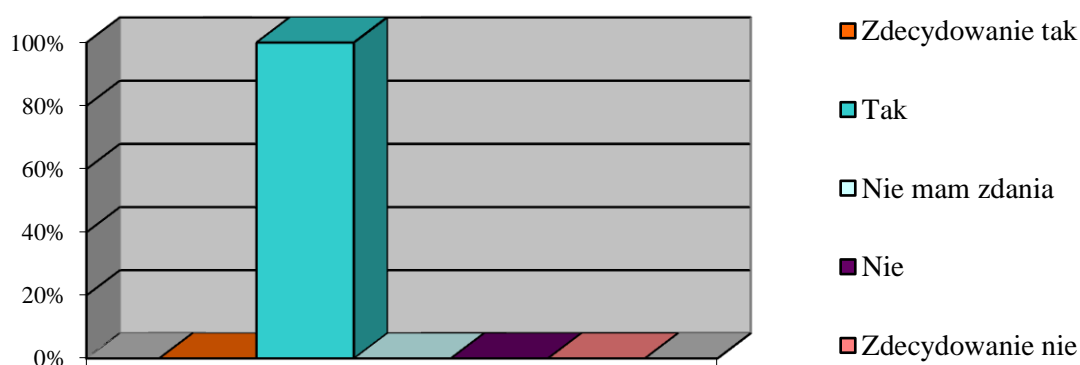
20% respondentów wskazuje, iż ich przełożeni wychodzą z nowymi pomysłami, które zdecydowanie wpływają na poprawę bezpieczeństwa na obszarach kolejowych. 60% jest zdania, że przełożeni mają pomysły na zwiększenie bezpieczeństwa na podległych obszarach kolejowych. Nie było osób bez zdania w tym temacie, ani też takich, które powiedziały że przełożeni nie mają pomysłów w tym zagadnieniu. Aż 20% uważa, że przełożeni zdecydowanie nie wychodzą z żadnymi pomysłami skutkującymi poprawą bezpieczeństwa.

Ekspert w tej dziedzinie odpowiedział, iż zdecydowanie tak - przełożeni wychodzą z pomysłami na poprawę bezpieczeństwa na obszarach kolejowych. Dzięki zaangażowaniu przełożonych i ich staraniom jednostki Straży Ochrony Kolei zostały na przełomie ostatnich lat wyposażone w odpowiedni sprzęt, m. in. w postaci: MCM - Mobilnego Centrum Monitoringu, termowizorów,

fotopułapek, co skutecznie wpływa na bezpieczeństwo na obszarach kolejowych.

Następne zagadnienie o jakie zapytano respondentów dotyczyło tego, czy przełożeni podejmują współpracę z instytucjami państwowymi lub samorządowymi w zakresie poprawy bezpieczeństwa na obszarach kolejowych. Odpowiedzi ankietowanych ilustruje wykres 34.

Wykres 34. Analiza odpowiedzi na pytanie: „Czy przełożeni współpracują z instytucjami państwowymi lub samorządowymi w zakresie poprawy bezpieczeństwa na obszarach kolejowych?”



Źródło: Obliczenia własne na podstawie analizy wyników wywiadów.

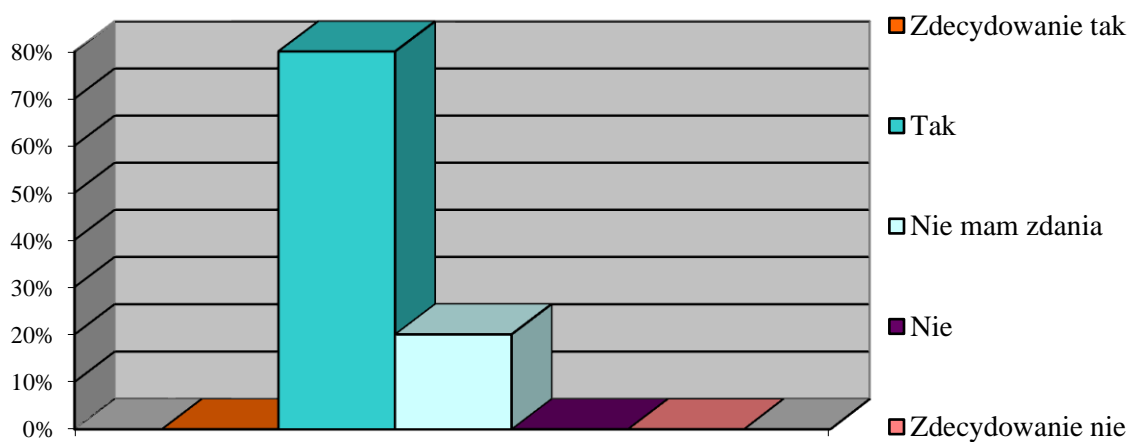
Jak widać na powyższym wykresie, 100% uważa, iż przełożeni współpracują z instytucjami państwowymi lub samorządowymi w zakresie poprawy bezpieczeństwa na obszarach kolejowych. Nie było osób, które by temu całkowicie zaprzeczyły, ani też nie było nikogo bez zdania w tym temacie. Nikt nie odpowiedział, że taka sytuacja nie miała miejsca, czy całkowicie nie miała miejsca.

Ekspert od zarządzania kryzysowego uważa, iż przełożeni stale współpracują i podejmują działania zmierzające do zacieśnienia współpracy pomiędzy poszczególnymi instytucjami państwowymi, m. in. z: Policją, Żandarmerią Wojskową, Państwową Strażą Pożarną, Strażą Graniczną, Służbą Celną oraz instytucjami samorządowymi, takimi jak Straż Miejska.

Kolejne pytanie jakie zostało skierowane do osób funkcyjnych dotyczyło tego, czy można dyskutować z przełożonymi na temat realizacji zadań

w zakresie zarządzania kryzysowego. Odpowiedzi respondentów obrazuje wykres 35.

Wykres 35. Analiza odpowiedzi na pytanie: „Czy można dyskutować z przełożonymi na temat realizacji zadań Straży Ochrony Kolei w zakresie zarządzania kryzysowego?”



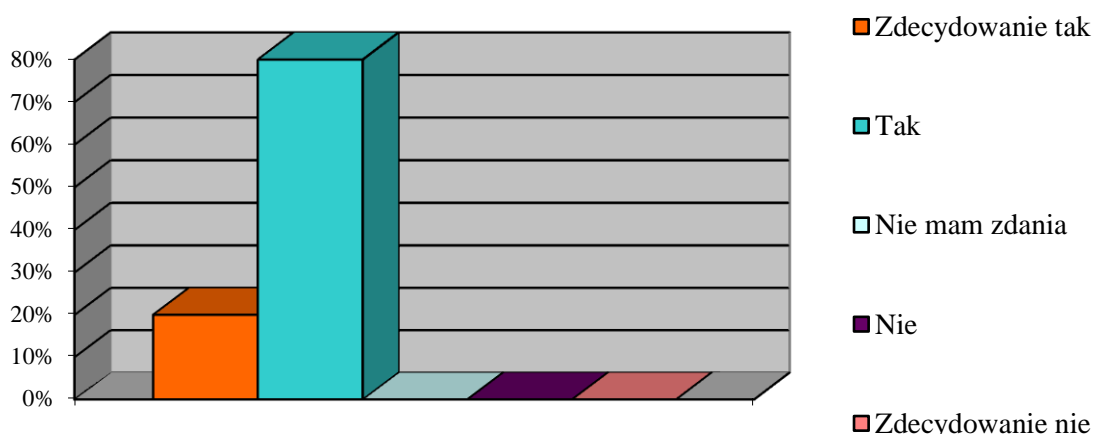
Źródło: Obliczenia własne na podstawie analizy wyników wywiadów.

Według udzielających odpowiedzi: 80% uważa, iż istnieje możliwość podjęcia rozmów z przełożonymi na tematy związane z realizacją zadań w zakresie zarządzania kryzysowego. 20% osób nie ma w tym temacie zdania. Nie było osób, które odpowiedziały, iż zdecydowanie nie mogą podejmować dyskusji o tych problemach, ani takich, które udzieliły odpowiedzi, że nie można, bądź zdecydowanie nie można na te tematy podejmować dyskusji.

Zdaniem eksperta, punktem wyjścia do podejmowanych działań są obowiązujące procedury, jednak ze względu na indywidualny charakter poszczególnych zdarzeń wskazane jest możliwe doprecyzowanie i ustalenie szczegółów z przełożonymi.

Kolejne pytanie dotyczyło tego, czy przełożeni są otwarci na nowe pomysły, celem poprawy stanu bezpieczeństwa przy zapobieganiu sytuacjom kryzysowym. Wyniki przedstawiono w formie graficznej na wykresie 36.

Wykres 36. Analiza odpowiedzi na pytanie: „Czy przełożeni są otwarci na nowe pomysły dotyczące poprawy bezpieczeństwa na podległych obszarach kolejowych, w realizacji zapobiegania sytuacjom kryzysowym?”



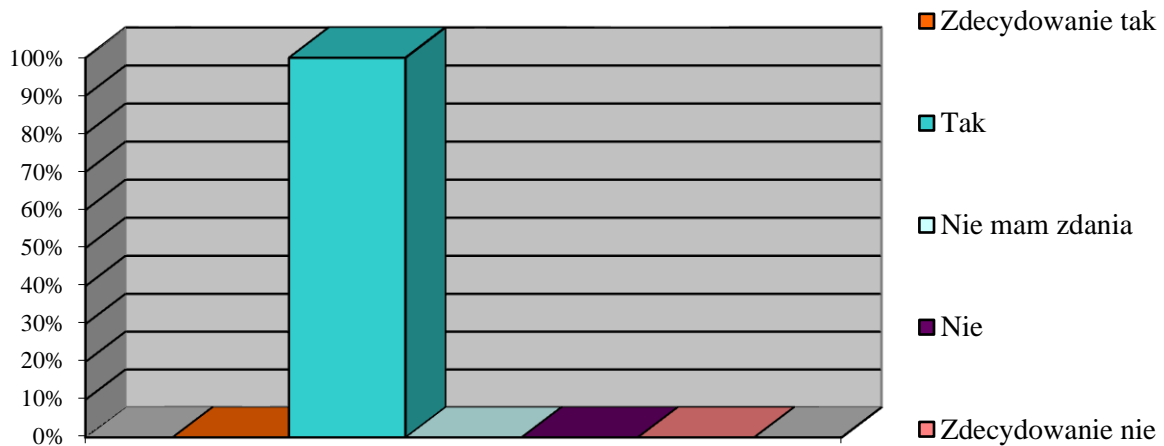
Źródło: Obliczenia własne na podstawie analizy wyników wywiadów.

Spoglądając na powyższy wykres jednoznacznie możemy stwierdzić, że zdecydowana większość, tj. 80% uważa, iż przełożeni są otwarci na nowe pomysły, celem poprawy bezpieczeństwa na obszarach kolejowych, aby zapobiegać sytuacjom kryzysowym. 20% jest natomiast zdania, że przełożeni zdecydowanie są otwarci na nowe pomysły w tym problemie. Nie było nikogo kto nie miał zdania, ani nikogo kto udzieliłby odpowiedzi negatywnej, bądź całkowicie negatywnej.

Ekspert uważa - zdecydowanie tak - przełożeni są otwarci na nowe pomysły i korzystają z tych nowości.

Następne pytanie zadane kierownictwu dotyczyło tego, czy w razie nagłej sytuacji kryzysowej można liczyć na pomoc ze strony przełożonych. Wyniki przedstawiono w formie graficznej na wykresie 37.

Wykres 37. Analiza odpowiedzi na pytanie: „Czy w razie problemów, nagłej sytuacji kryzysowej można liczyć na pomoc ze strony przełożonych?”



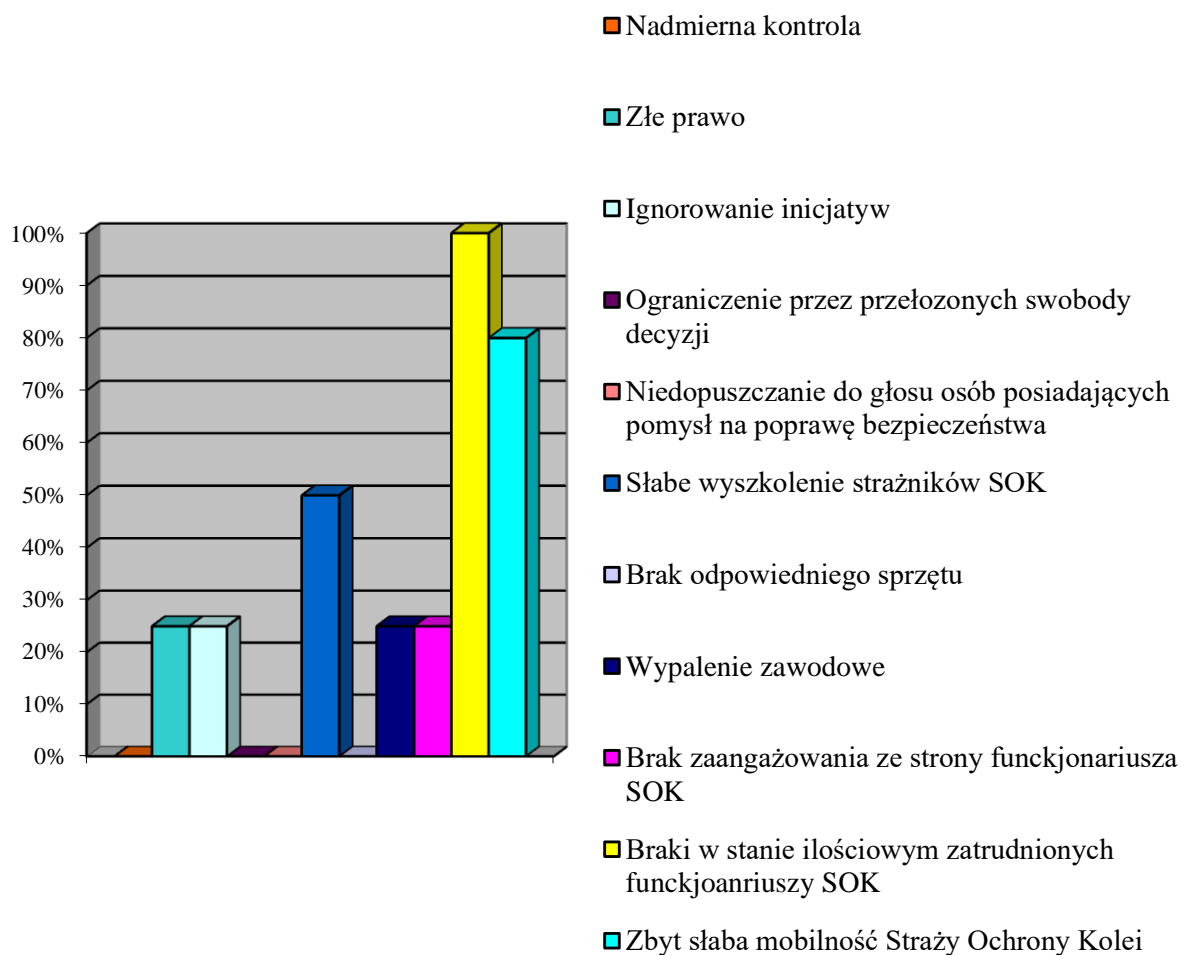
Źródło: Obliczenia własne na podstawie analizy wyników wywiadów.

100% zapytanych respondentów udzieliło odpowiedzi, iż można liczyć na pomoc ze strony przełożonych w nagłej sytuacji kryzysowej. Nie było osób odpowiadających, iż przełożeni - zdecydowanie tak - pomogą i nie było nikogo niezdecydowanego w tym temacie, ale też nie było osób, które nie miały zdania oraz opinii takich, że przełożeni nie okażą pomocy, albo zdecydowanie jej nie okażą.

Zdaniem eksperta, w każdej sytuacji tego typu można liczyć na pomoc i wsparcie i to na każdym szczeblu zadaniowym, np. w relacjach: dyżurny zmiany - komendant zmiany - funkcjonariusz, czy komendant regionu w relacji do całej kadry zarządzającej.

Następne pytanie dotyczyło tego, co najbardziej przeszkadza w efektywnej realizacji zadań przez Straż Ochrony Kolei. Wyniki przedstawiono w formie graficznej na wykresie 38.

Wykres 38. Analiza odpowiedzi na pytanie: „Co najbardziej Pana/Pani zdaniem przeszkadza w efektywnej realizacji zadań przez Straże Ochrony Kolei (można wymienić więcej niż jedną odpowiedź)?”



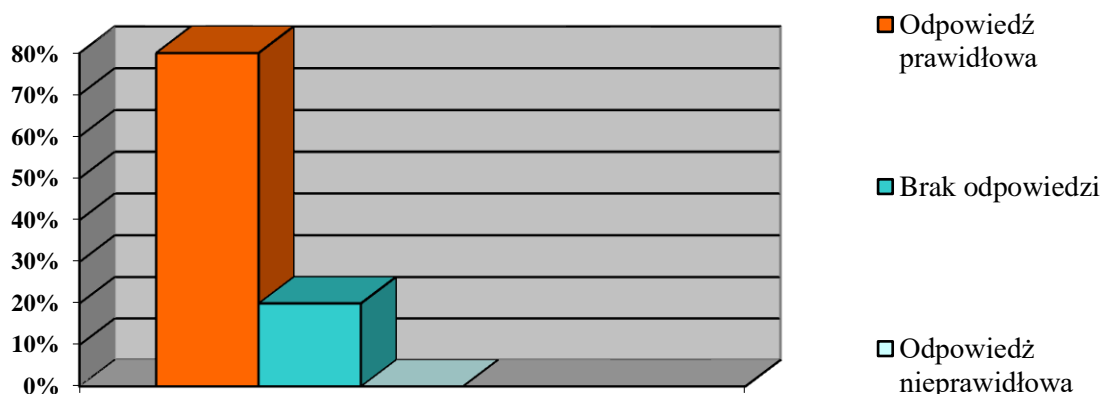
Źródło: Obliczenia własne na podstawie analizy wyników wywiadów.

Wszystkie osoby z kierownictwa odpowiedziały, iż największym problemem jeśli chodzi o efektywność realizacji zadań w tej formacji, są braki w stanie ilościowym zatrudnionych funkcjonariuszy SOK. Kolejny problem to zbyt słaba mobilność tej służby - 80% odpowiedzi. W mniejszym stopniu zwrócono uwagę na słabe wykształcenie strażników SOK i złe prawo. W takim samym stopniu wypadło wypalenie zawodowe oraz brak zaangażowania ze strony strażników. Nie skarżono się na nadmierne kontrole oraz niedopuszczanie do głosu, jak również brak odpowiedniego sprzętu.

Zdaniem eksperta, w efektywności realizacji zadań najbardziej przeszkadza brak odpowiedniego stanu ilościowego funkcjonariuszy oraz zbyt słaba mobilność patroli.

Następne pytanie jakie zostało skierowane, to pytanie otwarte, które odnosiło się do opisanego pojęcia „poczucie bezpieczeństwa”. Wyniki przedstawiono w formie graficznej na wykresie 39.

Wykres 39. Analiza odpowiedzi na pytanie: „Co według Pana/Pani oznacza „poczucie bezpieczeństwa?”



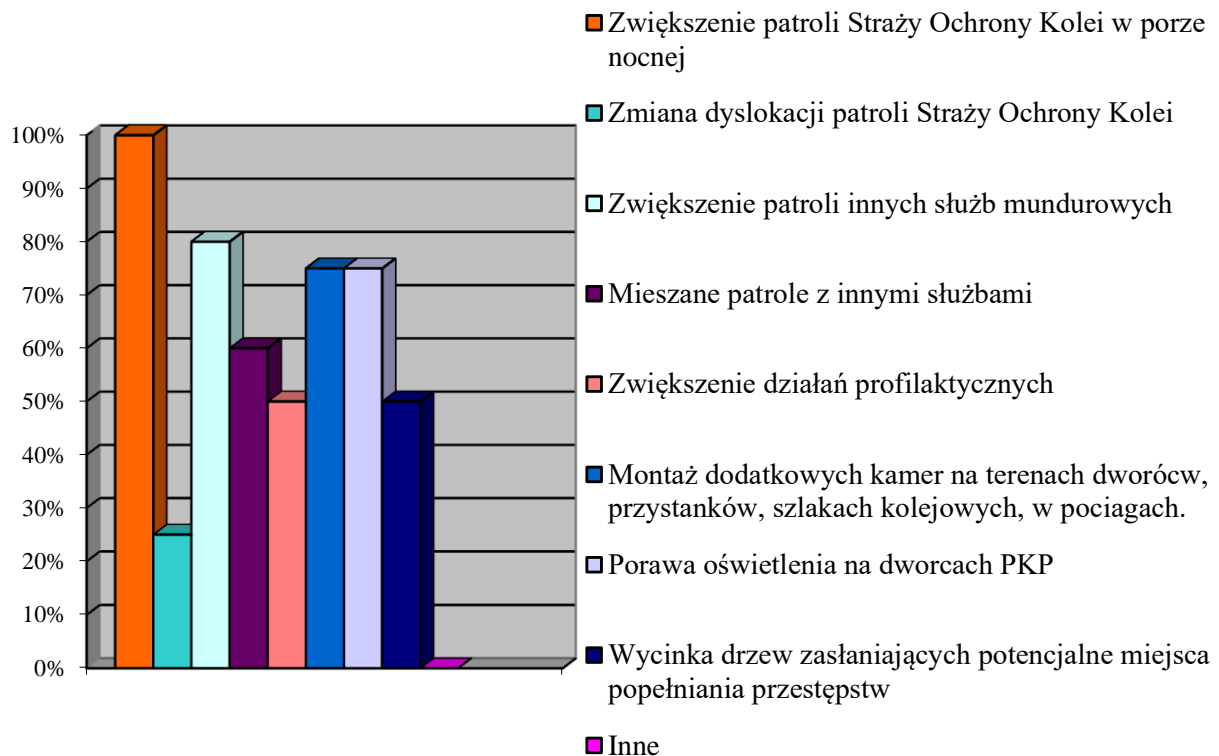
Źródło: Obliczenia własne na podstawie analizy wyników wywiadów.

Zdaniem 80% pytanych to stan, który daje poczucie pewności bezpieczeństwa dla: zdrowia, życia, pracy człowieka, dóbr materialnych oraz egzystencji. 20% badanych nie udzieliło odpowiedzi. Nieprawidłowych odpowiedzi nie było.

W opinii eksperta, to stan dający gwarancję poczucia pewności, zachowania ogólnego bezpieczeństwa, zarówno w życiu prywatnym, a także w kontekście, w którym zajmujemy się zawodowo.

Kolejne pytanie dotyczyło tego, co w najwyższym stopniu może zwiększyć bezpieczeństwo na obszarach kolejowych. Wyniki przedstawiono w formie graficznej na wykresie 40.

Wykres 40. Analiza odpowiedzi na pytanie: „Który ze sposobów może Pana/Pani zdaniem w najwyższym stopniu zwiększyć bezpieczeństwo na obszarach kolejowych (można wymienić więcej niż jedną odpowiedź)?”



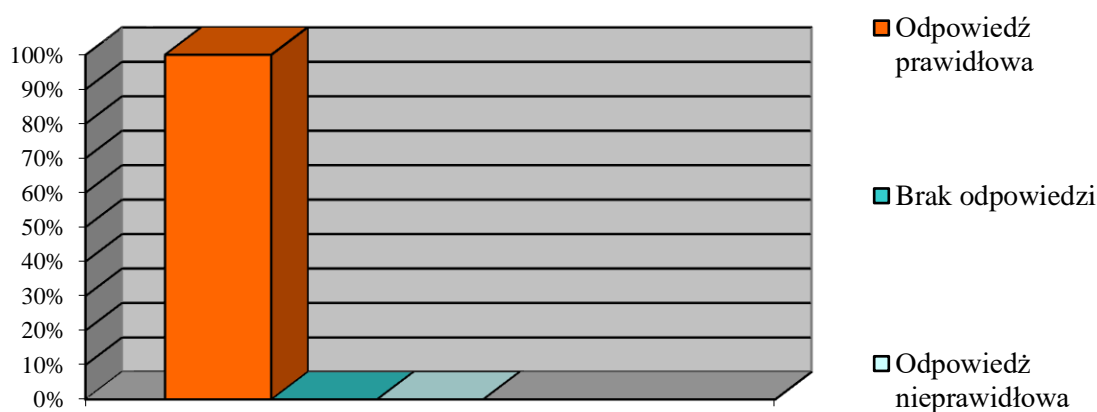
Źródło: Obliczenia własne na podstawie analizy wyników wywiadów.

Z powyższego wykresu wynika, iż w 100% wszyscy udzielili odpowiedzi, że w najwyższym stopniu bezpieczeństwo można zwiększyć poprzez zwiększenie patroli Straży Ochrony Kolei w porze nocnej. Na kolejnym miejscu - po 80% odpowiedzi, iż na bezpieczeństwo może wpłynąć zwiększenie patroli innych służb mundurowych, montaż dodatkowych kamer na terenach dworców, przystankach, szlakach kolejowych, w pociągach oraz poprawienie oświetlenia na dworcach PKP. Następnie, 60% było zdania, że na zwiększenie bezpieczeństwa mogą wpłynąć mieszane patrole z innym służbami, zwiększenie działań profilaktycznych, wycinka drzew zasłaniających potencjalne miejsca popełniania przestępstw.

W oczach eksperta - w najwyższym stopniu na bezpieczeństwo na obszarach kolejowych może wpłynąć zwiększenie patroli Straży Ochrony Kolei oraz wyposażenie ich w odpowiedni sprzęt dodatkowy, w odpowiedniej ilości.

Kolejne pytanie dotyczyło tego, co badani rozumieją pod pojęciem: „zarządzanie kryzysowe”. Wyniki przedstawiono w formie graficznej na wykresie 41.

Wykres 41. Analiza odpowiedzi na pytanie: „Co rozumie Pan/Pani pod pojęciem „zarządzanie kryzysowe?”



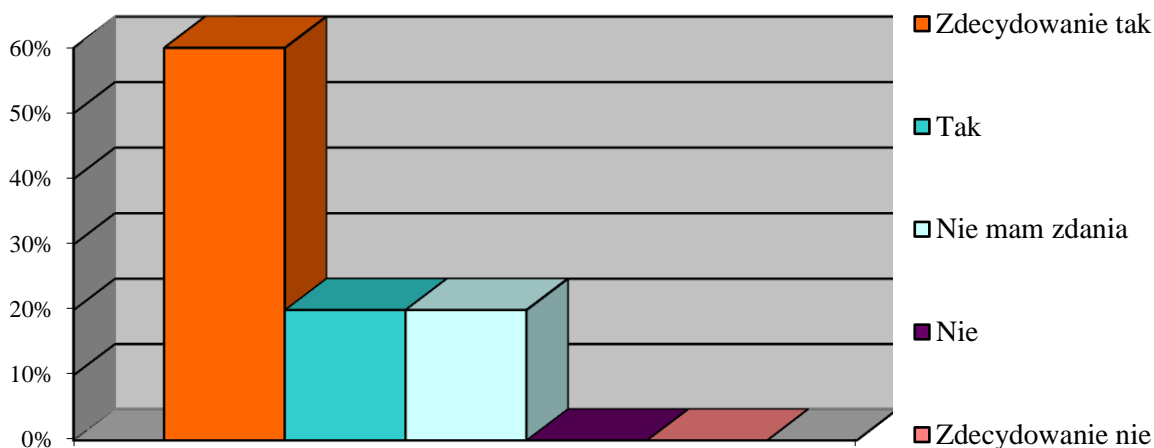
Źródło: Obliczenia własne na podstawie analizy wyników wywiadów.

Na pytanie - co respondenci rozumieją pod pojęciem „zarządzanie kryzysowe”, 100% pytanych udzieliło prawidłowej odpowiedzi. Nie było nikogo, kto nie udzielił odpowiedzi, ani też takiej osoby, która błędnie udzieliła odpowiedzi.

Według eksperta jest to: działalność organów administracji publicznej, polegająca na zapobieganiu sytuacjom kryzysowym, przygotowaniu do podejmowania nad nimi kontroli, reagowaniu w przypadku wystąpienia sytuacji kryzysowych, usuwaniu ich skutków oraz odtwarzaniu zasobów i infrastruktury; ale to też działania w oparciu o procedury i uzgodnienia pomiędzy instytucjami.

Następnym pytaniem było to, czy Straż Ochrony Kolei posiada przygotowane procedury na wypadek zaistniałych sytuacji kryzysowych. Wyniki odpowiedzi ukazane zostały na wykresie 42.

Wykres 42. Analiza odpowiedzi na pytanie: „Czy Straż Ochrony Kolei posiada przygotowane procedury na wypadek zaistniałych sytuacji kryzysowych?”



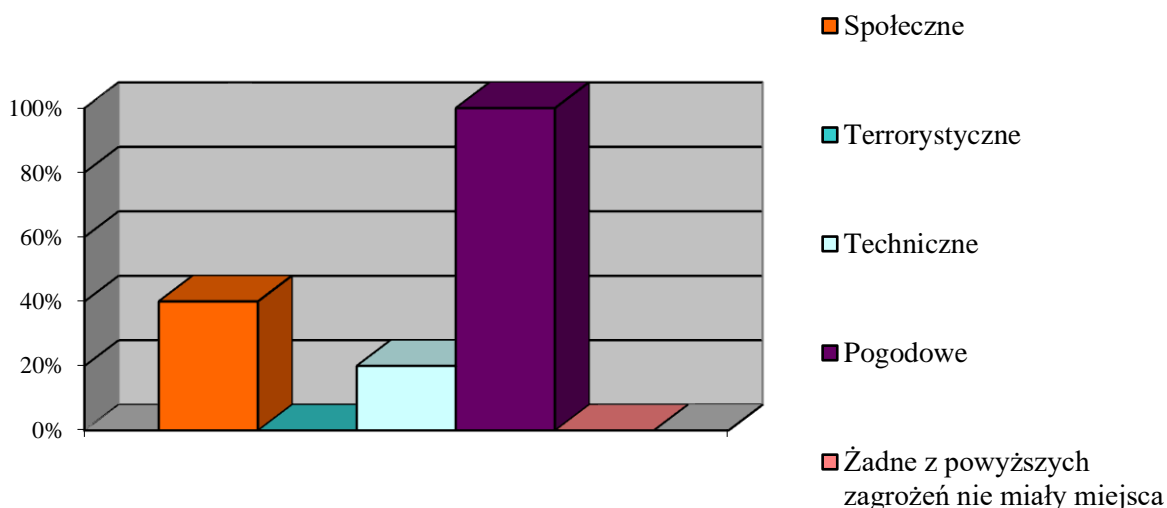
Źródło: Obliczenia własne na podstawie analizy wyników wywiadów.

Odpowiedzi badanych wyglądały następująco: 60% udzieliło odpowiedzi, iż Straż Ochrony Kolei zdecydowanie posiada przygotowane procedury reagowania kryzysowego, 20% odpowiedziało, że tak - posiada, kolejne 20% odpowiedziało, iż nie ma zdania. Brak natomiast odpowiedzi, że nie, bądź zdecydowanie nie było takich procedur.

Według opinii eksperta - zdecydowanie tak - mamy szereg procedur, m. in. tzw. procedury reagowania kryzysowego - postępowania na poszczególnych etapach wszystkich wykonawców na każdym szczeblu, które gwarantują prawidłową realizację zadań w razie wystąpienia wszelkich sytuacji o charakterze kryzysowym, będących w gestii Straży Ochrony Kolei.

Kolejne zagadnienie dotyczyło tego, jakie najczęściej występowały zagrożenia na obszarze działania Komendy Regionalnej Straży Ochrony Kolei w Katowicach. Udzielone odpowiedzi znajdują się na wykresie 43.

Wykres 43. Analiza odpowiedzi na pytanie: „Jakie najczęściej występują/występowały zagrożenia (katastrofy, zamachy, awarie techniczne, klęski żywiołowe) na obszarze działania Komendy Regionalnej Straży Ochrony Kolei w Katowicach?”

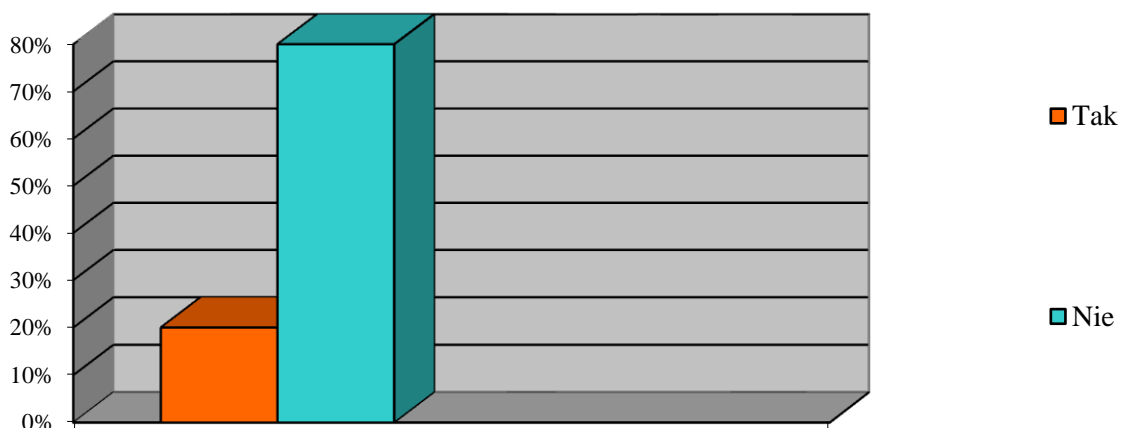


Źródło: Obliczenia własne na podstawie analizy wyników wywiadów.

Według wszystkich badanych najczęściej ma miejsce występowanie zagrożeń pogodowych, tj. intensywnych opadów deszczu, silnych wiatrów, dużych mrozów. W następnej kolejności znalazły się zagrożenia społeczne - 40% oraz techniczne - 20%. Badani odpowiedzieli, iż nie występowały zagrożenia terrorystyczne, ale wskazali, iż często zgłoszenia dotyczą pozostawionych bez opieki bagaży na dworcach i w pociągach, co uaktywnia odpowiednie procedury reagowania, z uwagi na mogące wystąpić zagrożenie. Nikt nie odpowiedział, że żadne zagrożenia nie występowały. Na powyższe pytanie ekspert odpowiedział, iż najczęstszymi zagrożeniami były zagrożenia pogodowe, tj.: klęski żywiołowe, osuwanie się ziemi, ulewne deszcze, zamiecie śnieżne i inne anomalie pogodowe. Na kolejnym miejscu występowały zagrożenia społeczne, tj.: strajki, blokady linii kolejowych, protesty społeczne w rejonie torowisk.

Kolejnym pytaniem było to, czy badani brali udział w zespołach zarządzania kryzysowego. Udzielone odpowiedzi znajdują się na wykresie 44.

Wykres 44. Analiza odpowiedzi na pytanie: „Czy brał/a Pan/Pani udział w zespołach zarządzania kryzysowego w przypadku wystąpienia zdarzeń kryzysowych?”



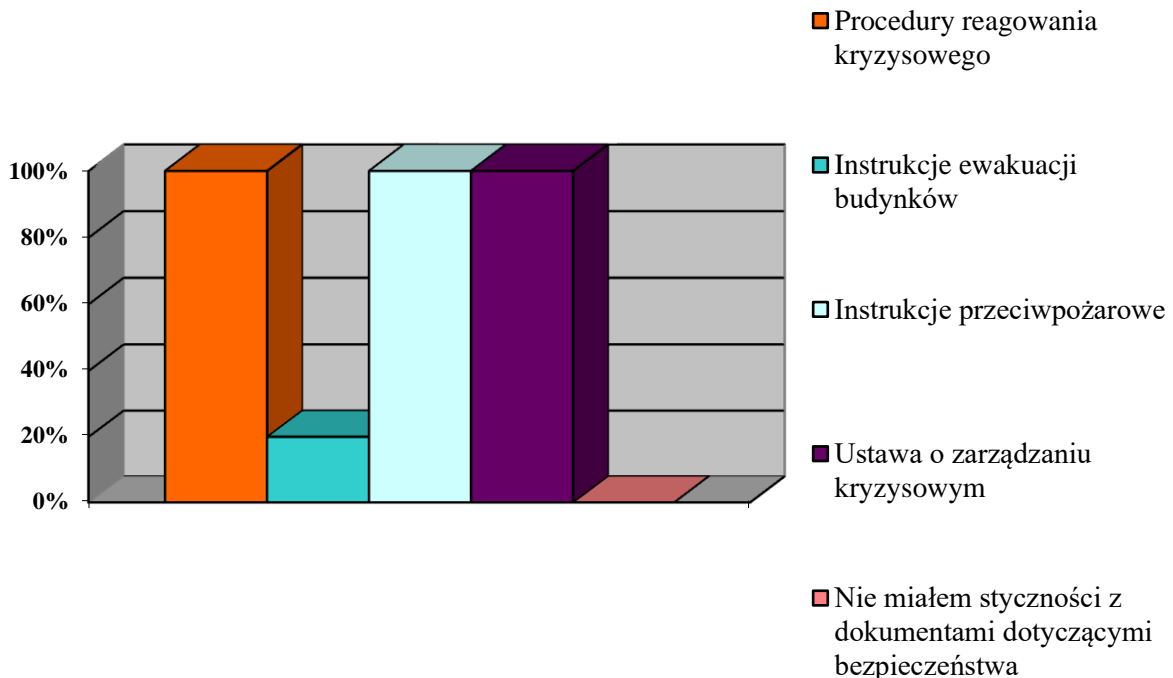
Źródło: Obliczenia własne na podstawie analizy wyników wywiadów.

Na powyższe pytanie 80% odpowiedziało, że nie brało udziału, natomiast 20% odpowiedziało, że tak - brało udział w zespole wojewódzkim.

Ekspert zaś odpowiedział, iż do udziału w zespołach zarządzania kryzysowego na szczeblu: krajowym, wojewódzkim, powiatowym oraz gminnym upoważniony jest komendant jednostki.

Następne pytanie dotyczyło tego, czy badani mieli do czynienia z dokumentami dotyczącymi bezpieczeństwa. Odpowiedzi ukazują wykres 45.

Wykres 45. Analiza odpowiedzi na pytanie: „Czy miał/a Pan/Pani do czynienia z dokumentami dotyczącymi bezpieczeństwa w Komendzie Regionalnej Straży Ochrony Kolei w Katowicach. Proszę zaznaczyć jakie to były dokumenty?”



Źródło: Obliczenia własne na podstawie analizy wyników wywiadów.

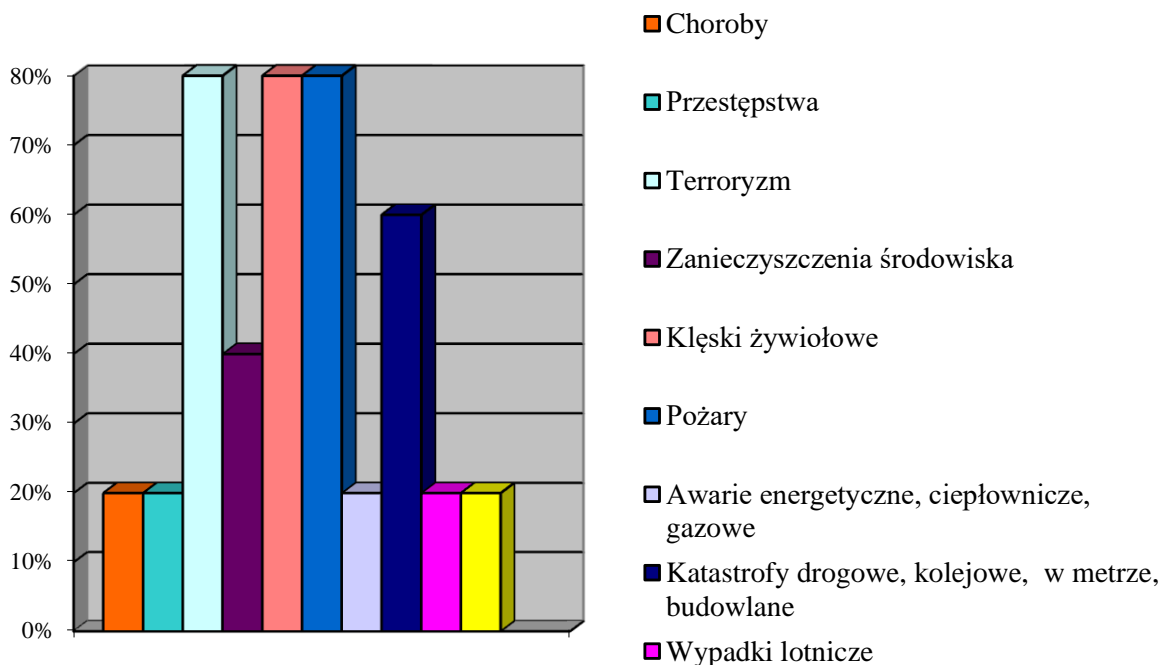
Na powyższe pytanie 100% respondentów udzieliło odpowiedzi, iż miało do czynienia z procedurami reagowania kryzysowego. Tyle samo miało do czynienia z instrukcjami przeciwpożarowymi oraz z ustawą o zarządzaniu kryzysowym. 20% odpowiedziało, iż miało do czynienia z instrukcją ewakuacji budynków.

Ekspert udzielił odpowiedzi, iż większość dokumentów funkcjonujących w Straży Ochrony Kolei, który dotyczą zagadnień związanych z zarządzaniem kryzysowym, stworzonych zostało w oparciu o ustawę o zarządzaniu kryzysowym i są to m. in. właśnie procedury reagowania kryzysowego, wewnętrzne dokumenty dotyczące działania SOK w sytuacjach kryzysowych oraz instrukcje i wytyczne dotyczące SMB tj. Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem, który funkcjonuje w całej strukturze narodowego zarządcy infrastruktury kolejowej, czyli w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., której to częścią jest Straż Ochrony Kolei. Wszyscy funkcjonariusze Straży Ochrony

Kolei wykonujący swoje obowiązki służbowe regularnie mają do czynienia z tego typu dokumentami.

Przedostanie pytanie zadane badanym dotyczyło tego, które z wymienionych zdarzeń jest w ich opinii zagrożeniem. Wykres 46 przedstawia odpowiedzi.

Wykres 46. Analiza odpowiedzi na pytanie: „Które z niżej wymienionych zdarzeń są według Pana/Pani zagrożeniem?”



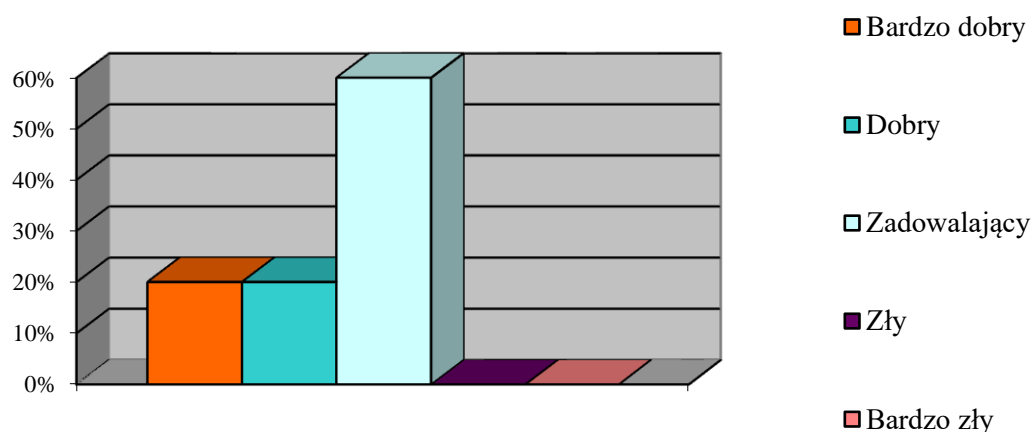
Źródło: Obliczenia własne na podstawie analizy wyników wywiadów.

Według 80% badanych największym zagrożeniem jest terroryzm. Tyle samo zaznaczyło zagrożenie w postaci klęsk żywiołowych oraz pożaru. 60% odpowiedziało, iż jest to katastrofa kolejowa. 40% wskazało na zanieczyszczenie środowiska. Na samym końcu - według 20% badanych - zagrożeniem są: choroby, przestępstwa, awarie energetyczne, ciepłownicze, gazowe, wypadki lotnicze, manifestacje i protesty społeczne.

W ocenie eksperta - każde zagrożenie niesie ze sobą ryzyko i zależne jest od punktu, z którego je spostrzegamy - z perspektywy prywatnej, czy zawodowej.

Ostatnim zagadnieniem była ocena przez badanych stanu bezpieczeństwa na obszarach kolejowych całej Komendy Regionalnej Straży Ochrony Kolei w Katowicach. Ocenę tą przedstawia wykres 47.

Wykres 47. Analiza odpowiedzi na polecenie: „Proszę ocenić stan bezpieczeństwa według Pana/Pani na obszarze działania całej Komendy Regionalnej Straży Ochrony Kolei w Katowicach”



Źródło: Obliczenia własne na podstawie analizy wyników wywiadów

60% odpowiedziało, iż stan bezpieczeństwa oceniają jako zadowalający. Jako bardzo dobry i dobry ocenia to 20% badanych osób. Nikt nie wypowiedział się, że stan ten jest zły, bądź bardzo zły.

W ocenie eksperta, w tym przypadku należałoby rozróżnić stan bezpieczeństwa, jako poczucie bezpieczeństwa z perspektywy przygotowań Komendy Regionalnej Straży Ochrony Kolei w Katowicach przed zagrożeniem o charakterze terrorystycznym. Z drugiej strony można rozpatrywać te kwestie w kontekście ewentualnych zagrożeń na chwilę obecną. Jeśli chodzi o stopień przygotowania Komendy Regionalnej Straży Ochrony Kolei w Katowicach to uważa, że jest na wysokim poziomie. Jednak różnorodność zamachów terrorystycznych zmusza do ciągłego zwiększania gotowości do działań. Dlatego nie można zakładać, że stan bezpieczeństwa jest na takim poziomie, aby nie mógł być lepszy.

5.4. Podsumowanie wyników badań własnych

Z przeprowadzonego badania wynika, że teren działania Komendy Regionalnej Straży Ochrony Kolei w Katowicach pod względem bezpieczeństwa jest obszarem bezpiecznym, zaś realizacja zadań przez podległych jej funkcjonariuszy odbywa się na wysokim poziomie - według opinii osób ankietowanych, jak również kierownictwa jest bezpiecznym obszarem, co potwierdza hipotezę główną. Zdecydowana większość ankietowanych, bo aż 70% udzieliło odpowiedzi, że czuje się bezpiecznie na obszarach kolejowych. 80% osób funkcyjnych uważa podległe obszary kolejowe za bezpieczne. Spośród respondentów, 47% uważa że na terenach kolejowych występują jednak miejsca, w których obawiają się oni o swoje bezpieczeństwo.

Hipoteza druga także została potwierdzona, gdyż społeczność korzystająca z obszarów kolejowych zna dobrze formację Straży Ochrony Kolei oraz jej rolę, a także uprawnienia do wykonywania przez nią ustawowych zadań: 97% ankietowanych słyszało o tej formacji, 87% zna mniej więcej jej zadania, 61% uważa, że zna uprawnienia Straży Ochrony Kolei.

Trzecia hipoteza również się potwierdziła, ponieważ: 53% ankietowanych dobrze ocenia pracę patroli Straży Ochrony Kolei, zaś aż 100% kierownictwa uważa, że patrole są efektywne i skutecznie działają, na miarę swoich sił i środków.

Jeżeli chodzi o czwartą hipotezę, to została ona potwierdzona, dlatego że: 80% osób udzielających wywiadu wskazało, iż liczba funkcjonariuszy zatrudnionych na obszarach kolejowych jest niewystarczająca, 30% ankietowanych opowiedziało się za zwiększeniem patroli, a 24% uważa, że Straż Ochrony Kolei nie jest w stanie zapewnić bezpieczeństwa, ze względu na zbyt niski stan zatrudnienia.

Hipoteza piąta została potwierdzona. 49% badanych obawia się zamachów terrorystycznych w obecnych czasach, zaś 19% zdecydowanie obawia się ich wystąpienia na obszarach działania Komendy Regionalnej Straży Ochrony Kolei. 80% udzielających wywiadu odpowiedziało natomiast, że terroryzm jest w dzisiejszych czasach największym zagrożeniem.

Hipoteza szósta nie została potwierdzona. Pojęcie „zarządzania kryzysowego” jest znane dla 64% osób badanych, natomiast 36% ankietowanych nie zna tego zagadnienia.

Hipoteza siódma nie potwierdziła się. Najbardziej istotny wpływ na rozwój przestępczości na obszarach kolejowych, według pytanym, ma czynnik dotyczący bezrobocia - tak odpowiedziało 19%. 15% wskazało na zbyt łagodne prawo dla przestępców.

Hipoteza ósma nie potwierdziła się. Największym zagrożeniem dla osób korzystających z usług kolei, jeśli chodzi o przestępstwa, czy zjawiska patologiczne, są według 20% badanych - chuligaństwo i wandalizm. Dla 13% natomiast - są to grupy agresywnej młodzieży.

Hipoteza dziewiąta potwierdziła się. Do poprawy bezpieczeństwa na obszarach kolejowych w najwyższym stopniu przyczyniłoby się zwiększenie patroli Straży Ochrony Kolei - tak odpowiedziało 30% ankietowanych i jest to potrzeba pierwszorzędna. Podobnie wypowiedziało się kierownictwo - aż 100% potwierdziło, iż zwiększenie patroli SOK zwiększyłoby poziom bezpieczeństwa. Straż Ochrony Kolei jest gwarantem bezpieczeństwa, a obywatel widzący umundurowany patrol tej służby czuje się bezpiecznie; zatem im więcej funkcjonariuszy: na dworcach, w pociągach, na szlakach kolejowych, tym wyższe poczucie bezpieczeństwa wśród obywateli, którzy korzystają z tych miejsc.

Hipoteza ostatnia, dziesiąta potwierdziła się. Straż Ochrony Kolei według 76% ankietowanych w sytuacjach zagrożeń jest służbą, która potrafi zapewnić bezpieczeństwo podróżnym i innym osobom przebywającym na obszarze kolejowym. Odmiennego zdania było 24% badanych, uzasadniając swoją wypowiedź tym, iż za mało jest funkcjonariuszy tej formacji na obszarach kolejowych oraz tym, że policja posiada większe uprawnienia.

Rozdział ten miał na celu przedstawienie stanu bezpieczeństwa na obszarach kolejowych oraz roli i zadań Straży Ochrony Kolei - według ankietowanych i udzielających wywiadu. Statystyki wskazują do jakich naruszeń porządku publicznego dochodzi w mieście oraz informują o skuteczności policji w zwalczaniu przestępczości. W efekcie analizy wyników przeprowadzonych badań uzyskano z kolei potrzebne informacje: które

z naruszeń prawa są najbardziej uciążliwe dla osób korzystających z usług kolei i jakich zagrożeń najbardziej obawiają się osoby przebywające na terenach kolejowych oraz co ich zdaniem najbardziej może wpłynąć na poprawę bezpieczeństwa na obszarach kolejowych.

ZAKOŃCZENIE

Przegląd literatury, jak też badania przeprowadzone na potrzeby niniejszego opracowania, doprowadziły do realizacji postawionego celu. Poczucie i zapewnienie bezpieczeństwa to bardzo ważne sprawy dla każdego obywatela. Osoba korzystająca z usług kolei albo przebywająca na obszarach kolejowych w miejscu, gdzie może dojść do incydentów, zagrożeń, gdzie dochodzi do kradzieży, dewastacji, napadów i rozbojów, czy innego rodzaju przestępstw, będzie miała - rzecz jasna - mniejsze poczucie bezpieczeństwa i większe poczucie zagrożenia, niż osoba, która nie ma doświadczeń w tej dziedzinie. Teoria na temat organu odpowiedzialnego za bezpieczeństwo i porządek na terenie obiektów kolejowych, a tym bardziej na temat samego bezpieczeństwa, jest bardzo obszerna. Przez wiele lat formacja Straży Ochrony Kolei borykała się z różnymi problemami, takimi jak wojna, czy też okupacja. Jako organ odpowiedzialny za bezpieczeństwo i porządek na obszarze kolejowym ciągle napotyka na nowe zjawiska i nie może ograniczać się do działań, które skuteczne były przed laty. Służba ta musi przygotowywać się na nowe wyzwania i zagrożenia, m. in. ochronę ludzi przed zagrożeniami terrorystycznymi, pogodowymi, technicznymi, czy też społecznymi. Zadaniem państwa jest natomiast stworzenie systemu zapewniającego ograniczenie ryzyka w tym obszarze. Jednym z elementów tego systemu jest zapewnienie sprawnego funkcjonowania dobrze zorganizowanej, prawnie umocowanej i wyodrębnionej formacji, zdolnej te zagrożenia minimalizować i skutecznie im przeciwdziałać. W celu zapewnienia bezpieczeństwa na obszarach kolejowych Straż Ochrony Kolei musi podejmować ciągle nowe inicjatywy, mające na celu wykrycie sprawców negatywnych zdarzeń. Służba ta powinna być zawsze czujna i przygotowana do realizacji swoich ustawowych zadań, w tym zadań związanych z zarządzaniem kryzysowym. Funkcjonariusze tej formacji muszą się cechować skutecznością w działaniach, poprzez swoje kompetencje i odpowiedzialność za życie i zdrowie ludzi, a także mienie, na podległych obszarach kolejowych. Badania, które przeprowadzono metodą sondażu diagnostycznego z wykorzystaniem kwestionariusza ankiety oraz kwestionariusza wywiadu, ukazują poziom bezpieczeństwa na obszarach kolejowych w ocenie osób tam przebywających oraz w ocenie funkcjonariuszy - osób funkcyjnych. Przedstawione tu wyniki pokazują: przyczyny powstawania zjawisk patologicznych, opinie osób postronnych i kierownictwa na temat Straży Ochrony Kolei, skuteczności ich działań, czy też przeszkód, z jakimi ci

funkcjonariusze muszą borykać się w czasie służby oraz w trakcie realizacji zadań z zakresu zarządzania kryzysowego. Głównymi celami publikacji było: przedstawienie roli i zadań Straży Ochrony Kolei w zarządzaniu kryzysowym oraz ocena stanu bezpieczeństwa na obszarze działania Komendy Regionalnej Straży Ochrony Kolei w Katowicach, jak również znalezienie skutecznego sposobu zapewnienia ciągłego bezpieczeństwa i jego ewentualnego podniesienia, tam gdzie to jest możliwe. Zarówno funkcjonariusze Straży Ochrony Kolei, jak i społeczeństwo korzystające z kolei, zgodnie uznają iż na chwilę obecną w ich odczuciu w dużym stopniu Straż Ochrony Kolei jest gwarantem bezpieczeństwa na obszarach kolejowych, a najlepszym sposobem poprawy stanu bezpieczeństwa jest zwiększenie liczby funkcjonariuszy patrolujących: dworce, przystanki kolejowe, szlaki kolejowe i pociągi. Według ankietowanych, służba ta należycie wypełnia swoje role i zadania w procesie zarządzania kryzysowego.

Podsumowując można stwierdzić, że obszary kolejowe podległe Komandzie Regionalnej Straży Ochrony Kolei w Katowicach są bezpieczne, co nie oznacza, że nie dochodzi na tych terenach do zjawisk negatywnych. Należy dołożyć starań mających na celu ciągle podwyższanie stanu bezpieczeństwa, aby społeczność mogła czuć się komfortowo. Niestety nie można całkowicie wyeliminować tego, iż nagle zdarzenia, zagrożenia wystąpią, ale można zrobić wszystko by jak najlepiej się na nie przygotować i je zwalczać.

Nadmienić tu należy, iż wychodząc naprzeciw pojawiającym się wyzwaniom w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa we współczesnym świecie 21 kwietnia 2016 r. przedłożono w Sejmie projekt ustawy o Straży Ochrony Kolei, który zakłada m. in. przekształcenie obecnej Straży Ochrony Kolei w samodzielną formację funkcjonującą pod nadzorem ministra właściwego do spraw wewnętrznych, jako wyodrębnioną jednostkę budżetową, odpowiedzialną za zapewnienie bezpieczeństwa na całym obszarze kolejowym. Do tej pory jednak sprawa nie została rozpatrzona i nie wiadomo jaki będzie tego finał.

Załącznik 1. Kwestionariusz ankiety skierowanej do osób postronnych, korzystających z usług kolei, tj. będących na dworcach, przystankach osobowych, w pociągach, czyli do osób przebywających na obszarach kolejowych.

ANKIETA

**NA TEMAT: ZADANIA I UPRAWNIENIA STRAŻY OCHRONY KOLEI
W ZARZĄDZANIU KRYZYSOWYM NA PRZYKŁADZIE KOMENDY
REGIONALNEJ STRAŻY OCHRONY KOLEI W KATOWICACH W OPINII
OSÓB POSTRONNYCH**

Głównym celem ankiety jest ocena stanu bezpieczeństwa na obszarach kolejowych, a co za tym idzie wpływu i udziału Straży Ochrony Kolei w realizacji zadań zarządzania kryzysowego oraz ewentualne znalezienie razem z Państwem sposobów jego poprawy. Ankieta jest anonimowa i służy wyłącznie celom naukowym. Wyniki niniejszej ankiety będą wykorzystane w części badawczej monografii.

1) Czy miejsce, w którym Pan/Pani przebywał/a na obszarze kolejowym (np. dworzec, przystanek, pociąg lub inny obiekt) można nazwać miejscem bezpiecznym, spokojnym?

- Zdecydowanie tak
- Tak
- Nie mam zdania
- Nie
- Zdecydowanie nie

2) Czy są na terenie kolejowym (np. dworzec, przystanek, pociąg lub inny obiekt) takie miejsca, w których obawia się Pan/Pani o swoje bezpieczeństwo?

Zdecydowanie tak

Tak

Nie mam zdania

Nie

Zdecydowanie nie

Proszę wymienić te miejsca

3) Czy słyszał/a Pan/Pani o formacji pod nazwą Straż Ochrony Kolei?

Tak

Nie

Jeśli tak, to skąd?

4) Jaką rolę według Pana/Pani pełni na obszarach kolejowych Straż Ochrony Kolei, do czego jest ustawowo zobowiązana i jakie ma zadania?

Wiem

Nie wiem

Jeśli Pan/Pani wie, to proszę opisać

5) Czy wie Pan/Pani, jakie uprawnienia posiada Straż Ochrony Kolei?

Wiem

Nie wiem

Jeśli są Panu/Pani znane, proszę je wymienić

.....
.....

6) Czy według Pana/Pani Straż Ochrony Kolei jest w stanie skutecznie zwalczać przestępstwa i wykroczenia na obszarach kolejowych?

- Zdecydowanie tak
- Tak
- Nie mam zdania
- Nie
- Zdecydowanie nie

7) Czy obawia się Pan/Pani, w dobie dzisiejszych zagrożeń w Europie i na świecie, zamachów terrorystycznych na obszarach kolejowych?

- Zdecydowanie tak
- Tak
- Nie mam zdania
- Nie
- Zdecydowanie nie

8) Czy słyszał/a Pan/Pani o takim pojęciu jak „zarządzanie kryzysowe”?

- Tak
- Nie

Jeśli tak, to proszę krótko opisać, co Pan/Pani rozumie pod tym pojęciem

.....
.....
9) Czy był/a Pan/Pani ofiarą przestępstwa na obszarze kolejowym (np. dworzec, przystanek, pociąg, inny obiekt)?

Tak

Nie

Jeśli tak, to, w jakim rejonie/miejscu?

.....
10) Czy kiedykolwiek zgłaszał/a Pan/Pani jakiegokolwiek zdarzenie do Straży Ochrony Kolei?

Tak

Nie

Jeśli tak, to czego dotyczyło?

.....
11) Czy zna Pan/Pani telefon alarmowy 22 474 0000 - do Straży Ochrony Kolei, gdzie można informować o zagrożeniach?

Tak, znam

Nie znam

12) Czy spotkał/a się Pan/Pani na dworcu, w pociągu z informacjami o numerze telefonu alarmowego do Straży Ochrony Kolei, bądź ogłoszeniami o kontakcie do tej formacji w przypadku zagrożenia, podawanymi przez megafony lub w inny sposób?

Tak

Nie

Jeśli tak, to gdzie?

13) Jak często podczas przebywania na dworcu albo w pociągu, bądź w innym miejscu na obszarach kolejowych widuje Pan/Pani patrole Straży Ochrony Kolei?

- Codziennie
- Raz w tygodniu
- Co najmniej raz w miesiącu
- Rzadziej niż raz w miesiącu
- Nigdy

14) Czy zna Pan/Pani na swoim terenie najbliższą jednostkę Straży Ochrony Kolei?

- Tak, znam
- Nie znam

Jeśli tak, to gdzie się znajduje?

15) Jak ocenia Pan/Pani pracę Straży Ochrony Kolei na obszarach kolejowych?

- Bardzo dobrze
- Dobrze
- Źle
- Zdecydowanie źle
- Nie mam zdania

16) Który z podanych czynników Pana/Pani zdaniem najbardziej sprzyja rozwojowi przestępczości na obszarach kolejowych (można zaznaczyć więcej niż jedną odpowiedź)?

- Bezrobocie
- Zbyt łagodne prawo
- Niska skuteczność w ściganiu sprawców przez Straż Ochrony Kolei
- Zbyt łagodne sądy
- Niewłaściwe wychowanie młodzieży
- Zubożenie społeczeństwa
- Brak współdziałania społeczeństwa ze służbami mundurowymi (informowanie o zdarzeniach)
- Narkomania
- Bezdumność

17) Jakie przestępstwa i zjawiska patologiczne Pana/Pani zdaniem sprawiają największe zagrożenie osobom korzystającym z usług kolei (można zaznaczyć więcej niż jedną odpowiedź)?

- Chuligaństwo i wandalizm
- Pijane osoby
- Hałaśliwe osoby
- Kradzieże elementów infrastruktury kolejowej
- Kradzieże na szkodę podróżnych
- Dewastacje mienia
- Napady, rozboje

- Grupy agresywnej młodzieży

Inne.....

18) Co Pana/Pani zdaniem w najwyższym stopniu przyczyniłoby się do poprawy bezpieczeństwa na obszarach kolejowych (można zaznaczyć więcej niż jedną odpowiedź)?

- Zwiększenie patroli Straży Ochrony Kolei
- Zwiększenie patroli Policji
- Zwiększenie patroli Straży Granicznej
- Mieszane patrole
- Zwiększenie liczby kamer na terenie dworców, w pociągach
- Poprawa stanu oświetlenia

Inne.....

19. Na czym głównie opiera Pan(i) ocenę stanu bezpieczeństwa na obszarach kolejowych?

- Na własnych doświadczeniach
- Na własnych obserwacjach
- Na opiniach członków rodziny, sąsiadów, znajomych
- Na informacjach z prasy, radia, telewizji
- Na innych źródłach (jakich?)

20) Czy Straż Ochrony Kolei według Pana/Pani jest służbą, która w sytuacjach zagrożeń jest w stanie zapewnić bezpieczeństwo podróżnym i innym osobom przebywającym na kolei?

Tak

Nie

Jeśli nie, to dlaczego?

.....
.....

Metryczka

Płeć:

Kobieta

Mężczyzna

Wiek:

Do 20 lat

Od 21-30 lat

Od 31-40 lat

Od 41-50 lat

Od 51-60 lat

Powyżej 60 lat

Wykształcenie:

Podstawowe

Gimnazjalne

- Zawodowe
- Średnie
- Wyższe

Pozycja zawodowa:

- Rolnik
- Pracownik przemysłowo - handlowy
- Pracownik administracyjny
- Urzędnik na stanowisku kierowniczym
- Przedsiębiorca
- Emeryt
- Student
- Służby mundurowe
- Pracownik kolei
- Bezrobotny

Teren zamieszkania:

- miejski wiejski

Załącznik 2. Kwestionariusz wywiadu skierowanego do kierownictwa Komendy Regionalnej Straży Ochrony Kolei Katowicach.

WYWIAD

**NA TEMAT: ZADANIA I UPRAWNIENIA STRAŻY OCHRONY KOLEI
W ZARZĄDZANIU KRYZYSOWYM NA PRZYKŁADZIE KOMENDY
REGIONALNEJ STRAŻY OCHRONY KOLEI W KATOWICACH W OPINII
KIEROWNICTWA KOMENDY REGIONALNEJ STRAŻY OCHRONY
KOLEI W KATOWICACH**

Głównym celem wywiadu jest ocena stanu bezpieczeństwa na obszarach kolejowych, a co za tym idzie wpływu i udziału Straży Ochrony Kolei w realizacji zadań zarządzania kryzysowego oraz ewentualne znalezienie razem z Państwem sposobów jego poprawy. Wywiad jest anonimowy i służy wyłącznie celom naukowym. Wyniki niniejszego wywiadu będą wykorzystane w części badawczej monografii.

1) Czy Pana/Pani zdaniem obszar działania Komendy Regionalnej Straży Ochrony Kolei w Katowicach to obszar bezpieczny?

- Zdecydowanie tak
- Tak
- Nie mam zdania
- Nie
- Zdecydowanie nie

2) Czy Pana/Pani zdaniem patrole Straży Ochrony Kolei na podległych obszarach kolejowych są efektywne?

- Zdecydowanie tak
- Tak
- Nie mam zdania
- Nie
- Zdecydowanie nie

3) Czy Pana/Pani zdaniem liczba patroli Straży Ochrony Kolei na podległych obszarach kolejowych jest wystarczająca?

- Zdecydowanie tak
- Tak
- Nie mam zdania
- Nie
- Zdecydowanie nie

4) Czy przełożeni wychodzą z nowymi pomysłami na poprawę bezpieczeństwa na: dworcach, przystankach kolejowych, szlakach kolejowych?

- Zdecydowanie tak
- Tak
- Nie mam zdania
- Nie
- Zdecydowanie nie

5) Czy przełożeni współpracują z instytucjami państwowymi lub samorządowymi w zakresie poprawy bezpieczeństwa na obszarach kolejowych?

- Zdecydowanie tak
- Tak
- Nie mam zdania
- Nie
- Zdecydowanie nie

6) Czy można dyskutować z przełożonymi na temat realizacji zadań Straży Ochrony Kolei w zakresie zarządzania kryzysowego?

- Zdecydowanie tak
- Tak
- Nie mam zdania
- Nie
- Zdecydowanie nie

7) Czy przełożeni są otwarci na nowe pomysły dotyczące poprawy bezpieczeństwa na podległych obszarach kolejowych, w realizacji zapobiegania sytuacjom kryzysowym?

- Zdecydowanie tak
- Tak
- Nie mam zdania
- Nie
- Zdecydowanie nie

8) Czy w razie problemów, nagłej sytuacji kryzysowej, można liczyć na pomoc ze strony przełożonych?

- Zdecydowanie tak
- Tak
- Nie mam zdania
- Nie
- Zdecydowanie nie

9) Co najbardziej Pana/Pani zdaniem przeszkadza w efektywnej realizacji zadań przez Straży Ochrony Kolei (można wymienić więcej niż jedną odpowiedź)?

- Nadmierna kontrola
- Złe prawo
- Ignorowanie inicjatyw
- Ograniczenie przez przełożonych swobody decyzji
- Niedopuszczanie do głosu osób posiadających pomysły na poprawę bezpieczeństwa
- Słabe wykształcenie strażników SOK
- Brak odpowiedniego sprzętu
- Wypalenie zawodowe
- Brak zaangażowania ze strony funkcjonariusza SOK
- Braki w stanie ilościowym zatrudnionych funkcjonariuszy SOK
- Zbyt słaba mobilność Straży Ochrony Kolei

10) Co według Pana/Pani oznacza „poczucie bezpieczeństwa”?

.....
.....

11) Który ze sposobów może Pana/Pani zdaniem w najwyższym stopniu zwiększyć bezpieczeństwo na obszarach kolejowych (można wymienić więcej niż jedną odpowiedź)?

- Zwiększenie patroli Straży Ochrony Kolei w porze nocnej
- Zmiana dyslokacji patroli Straży Ochrony Kolei
- Zwiększenie patroli innych służb mundurowych
- Mieszane patrole z innymi służbami
- Zwiększenie działań profilaktycznych
- Montaż dodatkowych kamer na terenach dworców, przystanków, szlakach kolejowych, w pociągach
- Poprawa oświetlenia na dworcach PKP
- Wycinka drzew zasłaniających potencjalne miejsca popełniania przestępstw

Inne.....

12) Co rozumie Pan/Pani pod pojęciem „zarządzanie kryzysowe”?

- to działalność państwa, podejmowana w czasie wystąpienia klęski żywiołowej
- to działalność Policji, podejmowana w celu zwalczania przestępczości
- to działalność organów administracji publicznej, polegająca: na zapobieganiu sytuacjom kryzysowym, przygotowaniu do przejmowania nad nimi kontroli,

reagowaniu w przypadku wystąpienia sytuacji kryzysowych, usuwaniu ich skutków oraz odtwarzaniu zasobów i infrastruktury

- zapobieganie, przygotowanie, reagowanie, odbudowa

13) Czy Straż Ochrony Kolei posiada przygotowane procedury na wypadek zaistniałych sytuacji kryzysowych?

- Zdecydowanie tak
- Tak
- Nie mam zdania
- Nie
- Zdecydowanie nie

Jeśli tak, to jakie

.....
.....

14) Jakie najczęściej występują/występowały zagrożenia (katastrofy, zamachy, awarie techniczne, klęski żywiołowe) na obszarze działania Komendy Regionalnej Straży Ochrony Kolei w Katowicach?

- Społeczne
- Terrorystyczne
- Techniczne
- Pogodowe
- Żadne z powyższych zagrożeń nie miały miejsca

Jeśli wystąpiły, to proszę opisać krótko (scharakteryzować przykłady), jakie, z czym to było powiązane

.....

15) Czy brał Pan/Pani udział w zespołach zarządzania kryzysowego w przypadku wystąpienia zdarzeń kryzysowych?

Tak

Nie

Jeśli tak, to w jakim zespole:

Krajowym

Wojewódzkim

Powiatowym

Gminnym

16) Czy miał/a Pan/Pani do czynienia z dokumentami dotyczącymi bezpieczeństwa w Komendzie Regionalnej Straży Ochrony Kolei w Katowicach. Proszę zaznaczyć jakie to były dokumenty?

Procedury reagowania kryzysowego

Instrukcje ewakuacji budynków

Instrukcje przeciwpożarowe

Ustawa o zarządzaniu kryzysowym

Nie miałem/miałam styczności z dokumentami dotyczącymi bezpieczeństwa

17) Które z niżej wymienionych są według Pana/Pani zagrożeniem?

choroby

- przestępstwa
- terroryzm
- zanieczyszczenia środowiska
- klęski żywiołowe
- pożary
- awarie energetyczne, ciepłownicze, gazowe
- katastrofy drogowe, kolejowe, w metrze, budowlane
- wypadki lotnicze
- manifestacje społeczne, protesty

18) Proszę ocenić stan bezpieczeństwa według Pana/Pani na obszarze działania całej Komendy Regionalnej Straży Ochrony Kolei w Katowicach?

- bardzo dobry
- dobry
- zadowolający
- zły
- bardzo zły

Metryczka

Płeć:

- Kobieta
- Mężczyzna

Wiek:

- Do 25 lat
- Od 26-35 lat
- Od 36-45 lat
- Powyżej 45 lat

Wykształcenie:

- Średnie
- Wyższe

Rodzaj służby: kierownictwo Komendy Regionalnej SOK w Katowicach i podległe jednostki (stanowiska):

- Komendant regionu, zastępca komendanta regionu
- Inspektor
- Komendant posterunku, zastępca komendanta posterunku
- Komendant zmiany
- Dyżurny zmiany
- Dowódca grupy operacyjno - interwencyjnej

Wydawnictwa zwarte:

1. Griffin Ricky W., *Podstawy zarządzania organizacjami*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 1998
2. Głowacki R., Łojek K., *Zagadnienia prawne policyjnych działań zapobiegawczych*, Szczytno 2005
3. Guła P., Prońko J., Wiśniewski B., *Zarządzanie informacją w sytuacjach kryzysowych*, Wydawnictwo Wyższa Szkoła Administracji, Bielsko - Biała 2009
4. Hałyk J., *Straż Ochrony Kolei w służbie społeczeństwu*, Wydawnictwo KUL, Lublin 2012
5. Jakubczyk R., *Obrona narodowa w tworzeniu bezpieczeństwa III RP. Podręcznik dla studentów i studentek*, Dom Wydawniczy Bellona, Warszawa 2003
6. Konieczny J., *Bezpieczeństwo publiczne w nagłych i nadzwyczajnych zagrożeniach środowiska*, Wyd. PANOPTIKOS, Poznań 1995
7. Lidwa W., Krzeszowski W., Więcek W., *Zarządzanie w sytuacjach kryzysowych*, Wyd. AON, Warszawa 2010
8. Mazur K., *Skuteczni, odpowiedzialni, kompetentni: Straż Ochrony Kolei: wczoraj i dziś 1918-2008*, Warszawa 2008
9. Sienkiewicz - Małyjurek K., Krynojewski F., *Zarządzanie kryzysowe w administracji publicznej. Zarządzanie bezpieczeństwem*, Wydawnictwo Difin, Warszawa 2010
10. Sienkiewicz - Małyjurek K., *Skuteczne zarządzanie kryzysowe. Zarządzanie bezpieczeństwem*, Wydawnictwo Difin, Warszawa 2015
11. Ścibiorek Z., Wiśniewski B., Kuc R. B., Dawidczyk A., *Bezpieczeństwo wewnętrzne. Podręcznik akademicki*, Wydawnictwo Adam Marszałek, Toruń 2015
12. Tyburska A., *Współpraca policji z innymi podmiotami w zakresie ochrony obiektów ważnych dla bezpieczeństwa państwa*, Wydawnictwo Wyższej Szkoły Policji w Szczytnie, Szczytno 2009
13. Wnuczek J., Cebrat H., *Przysposobienie obronne. Wybrane problemy zarządzania kryzysowego*, Wydawnictwo ATH, Bielsko - Biała 2005

14. Wiśniewski B., Piątek Z. (red.), *Współczesny wymiar funkcjonowania Policji*, AON, Warszawa 2009
15. Włodarczyk M., Marjański A., *Bezpieczeństwo i zarządzanie kryzysowe - uwarunkowania XXI wieku. Współczesne aspekty zarządzania bezpieczeństwem*, SWSP i Z, Łódź 2010
16. *Wojskowa Straż Kolejowa 1918-1920 (szkic monograficzny)*, Wydawnictwo Dowództwa Głównego Wojskowej Straży Kolejowej, Warszawa 1920

Wydawnictwa ciągłe:

1. Musiał A. (red.), *Raport Kolejowy nr 2/2015*, Wydawnictwo Polska Izba Producentów Urządzeń i Usług Na Rzecz Kolei
2. Otwinowski W., *Kryzys i sytuacja kryzysowa, Przegląd Naukowo - Metodyczny. Edukacja dla Bezpieczeństwa nr 2*, Wyższa Szkoła Bezpieczeństwa, Poznań 2010
3. *PKP na Dolnym Śląsku - wydanie drugie. Z organizacji Straży Kolei Państwowych*, Rembilas Stefan kpt. S.K.P.
4. Pływaczewski W., Kędzierska G., *Leksykon policyjny*, Szczytno 2001
5. *Straż Ochrony Kolei 1918-2003. PLK 85 lat w służbie kolei, Straży Ochrony Kolei*, (biuletyn), Warszawa 2003

Akty prawne:

1. *Decyzja nr 12/2017 Komendanta Głównego Straży Ochrony Kolei z dnia 20 kwietnia 2017 r., Zasady prowadzenia przez Straż Ochrony Kolei czynności wyjaśniających wynikających z nałożonych zadań i przyznanych uprawnień określonych w art. 60 ust. 1 i 2 ustawy o transporcie kolejowym*
2. *Decyzja nr 56/2013 Komendanta Głównego Straży Ochrony Kolei z dnia 20 września 2013 r., Zasady pełnienia służby przez funkcjonariuszy Straży Ochrony Kolei w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Komenda Główna Straży Ochrony Kolei*
3. *Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. (Dz. U. z 1997 r., nr 78, poz. 483)*

4. *Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 20 lutego 2003 r. w sprawie szczegółowych zasad udziału pododdziałów i oddziałów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej w zapobieganiu skutkom klęski żywiołowej lub ich usuwaniu* (Dz. U. z 2003 r., nr 41, poz. 347)
5. *Rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 8 listopada 2002 r. w sprawie wymagań, jakim powinien odpowiadać plan postępowania na wypadek zagrożenia życia lub zdrowia ludzkiego, mienia oraz środowiska naturalnego* (Dz. U. z 2002 r., nr 194, poz. 1632)
6. *Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 30 kwietnia 2010 r. w sprawie Narodowego Programu Ochrony Infrastruktury Krytycznej* (Dz. U. z 2010 r., nr 83, poz. 541)
7. *Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 30 kwietnia 2010 r. w sprawie planów ochrony infrastruktury krytycznej* (Dz. U. z 2010 r., nr 83, poz. 542)
8. *Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 30 kwietnia 2010 r. w sprawie Raportu o zagrożeniach bezpieczeństwa narodowego* (Dz. U. z 2010 r., nr 83, poz. 540)
9. *Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 15 grudnia 2009 r. w sprawie określenia organów administracji rządowej, które utworzą centra zarządzania kryzysowego, oraz sposobu ich funkcjonowania* (Dz. U. z 2009 r., nr 226, poz. 1810)
10. *Rozporządzenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 10 lipca 2008 r. w sprawie organizacji i trybu działania Rządowego Centrum Bezpieczeństwa* (Dz. U. z 2008 r., nr 128, poz. 821)
11. *Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 24 czerwca 2003 r. w sprawie obiektów szczególnie ważnych dla bezpieczeństwa i obronności państwa oraz ich szczególnej ochrony* (Dz. U. z 2003 r., nr 116, poz. 1090)
12. *Rozporządzenie MSW z dnia 1 lutego 1920 r. o porządku i bezpieczeństwie na kolejach użytku publicznego* (Dz. U. nr 6 z 1920 r.)
13. *Rozporządzenie MT i GM z dnia 13 sierpnia 1997 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania oraz sposobu organizacji straży ochrony kolei* (Dz. U. nr 121, poz. 799)
14. *Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 11 września 2014 r. w sprawie określenia umundurowania, legitymacji, dystynkcji i znaków identyfikacyjnych funkcjonariuszy straży ochrony kolei* (Dz. U. z 2014 r., poz. 1593)

15. *Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 14 lipca 2004 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania oraz sposobu organizacji straży ochrony kolei* (Dz. U. z 2004 r., nr 164, poz. 1718)
16. *Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 26 września 2003 r. w sprawie przypadków, w których funkcjonariusze straży ochrony kolei mogą wykonywać swoje zadania poza obszarem kolejowym* (Dz. U. z 2003 r., nr 181, poz. 1775)
17. *Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 29 września 2004 r. w sprawie współdziałania straży ochrony kolei z Policją, Strażą Graniczną i Inspekcją Transportu Drogowego* (Dz. U. z 2004 r., nr 223, poz. 2262)
18. *Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 15 kwietnia 2004 r. w sprawie form współdziałania straży ochrony kolei z Żandarmerią Wojskową* (Dz. U. z 2004 r., nr 122, poz. 1270)
19. *Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 1 września 2004 r. w sprawie form współdziałania straży ochrony kolei z organami kontroli skarbowej* (Dz. U. z 2004 r., nr 200 poz. 2056)
20. *Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 11 września 2014 r. w sprawie określenia umundurowania, legitymacji, dystynkcji i znaków identyfikacyjnych funkcjonariuszy straży ochrony kolei* (Dz. U. z 2014 r., poz. 1593)
21. *Uchwała nr 558/2009 Zarządu PKP PLK S.A. z dnia 7 grudnia 2009 r. w sprawie ustalenia obszaru działania i siedzib Komend Regionalnych Straży Ochrony Kolei.*
22. *Uchwała nr 519/2015 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 16 czerwca 2015 r., Załącznik nr 1 - Zasady organizacji systemu zarządzania kryzysowego w czasie wystąpienia zagrożeń oraz sytuacji kryzysowych na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz w budynkach i budowlach przeznaczonych do obsługi osób i rzeczy.*
23. *Uchwała nr XX/340/2004 Rady Miejskiej Katowic z dnia 9 lutego 2004 r. w sprawie uchwalenia Statutu miasta Katowice.*
24. *Ustawa z dnia 6 czerwca 1997 r. - Kodeks karny* (t. j. Dz. U. z 2018 r., poz. 1600, 2077)
25. *Ustawa z dnia 26 kwietnia 2007 r. o zarządzaniu kryzysowym* (t. j. Dz. U. z 2018 r., poz. 1401, 1560)
26. *Ustawa z dnia 18 kwietnia 2002 r. o stanie klęski żywiołowej* (t. j. Dz. U. z 2017 r., poz. 1897)

27. *Ustawa z dnia 21 czerwca 2002 r. o stanie wyjątkowym* (t. j. Dz. U. z 2017 r., poz. 1928)
28. *Ustawa z dnia 29 sierpnia 2002 r. o stanie wojennym oraz o kompetencjach Naczelnego Dowódcy Sił Zbrojnych i zasadach jego podległości konstytucyjnym organom Rzeczypospolitej Polskiej* (t. j. Dz. U. z 2017 r., poz. 1932)
29. *Ustawa z dnia 23 stycznia 2009 r. o wojewodzie i administracji rządowej w województwie* (t. j. Dz. U. z 2017 r., poz. 2234)
30. *Ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa* (t. j. Dz. U. z 2018 r., poz. 913, 1000, 1432)
31. *Ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym* (t. j. Dz. U. z 2018 r., poz. 995, 1000, 1349, 1432)
32. *Ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym* (t. j. Dz. U. z 2018 r., poz. 994, 1000, 1349, 1432)
33. *Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. o prawie budowlanym* (t. j. Dz. U. z 2018 r., poz. 1202, 1276, 1496, 1669)
34. *Ustawa z dnia 24 sierpnia 1991 r. o ochronie przeciwpożarowej* (t. j. Dz. U. z 2018 r., poz. 620)
35. *Ustawa z dnia 15 kwietnia 1934 r. o ochronie porządku na kolejach użytku publicznego* (Dz. U. z 1934 r., nr 32, poz. 285)
36. *Ustawa z dnia 2 grudnia 1960 r. o kolejach* (t. j. Dz. U. z 1989 r., nr 52, poz. 310 ze zm.)
37. *Ustawa z dnia 27 czerwca 1997 r. o transporcie kolejowym* (Dz. U. z 1997 r., nr 96, poz. 591)
38. *Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym* (t. j. Dz. U. z 2017 r., poz. 2117, 2361, z 2018 r., poz. 650, 927, 1338, 1629)
39. *Ustawa z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach* (t. j. Dz. U. z 2018 r., poz. 992, 1000, 1479, 1544, 1564, 1592)
40. *Ustawa z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”* (t. j. Dz. U. z 2018 r., poz. 1311)
41. *Zasady organizacji ochrony infrastruktury krytycznej w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Załącznik do uchwały nr 305/2014 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 22 kwietnia 2014 r.*
42. *Zarządzenie Ministra Komunikacji nr 330 z dnia 5 grudnia 1961 r. w sprawie organizacji i zakresu działania Służby Ochrony Kolei* (Dz. Urz. MK z 1961 r., nr 65, poz. 389)

43. *Zarządzenie nr 86 Prezesa Rady Ministrów z dnia 14 sierpnia 2008 r. w sprawie organizacji i trybu pracy Rządowego Zespołu Zarządzania Kryzysowego (M. P. z 2008 r., nr 61, poz. 538)*
44. *Zarządzenie nr 235 Zarządu PKP z dnia 16 listopada 1998 r. w sprawie utworzenia jednostek organizacyjnych Straży Ochrony Kolei w Przedsiębiorstwie „Polskie Koleje Państwowe” oraz ustalenia regulaminów organizacyjnych*
45. *Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 11 lipca 1939 r. o organizacji Straży Ochrony Kolei (Dz. U. z 1939 r., nr 31, poz. 159)*
46. *Zarządzenie nr 194 Zarządu PKP z dnia 24 sierpnia 1998 r. w sprawie utworzenia „Straży Ochrony Kolei” w przedsiębiorstwie państwowym PKP (biuletyn PKP A nr 35, poz. 194)*
47. *Załącznik nr 1 do Regulaminu Organizacyjnego Komendy Regionalnej Straży Ochrony Kolei w Katowicach PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Komenda Główna Straży Ochrony Kolei, Warszawa 30.06.2016*

Inne źródła:

1. *Służba Ochrony Kolei*, wykład monograficzny dla słuchaczy kursów SOK, mgr inż. Stanisław Wach - Komendant Okręgowy SOK Południowej DOKP

Netografia:

2. https://www.google.pl/search?q=Schemat+przep%C5%82ywu+informacji+w+ramach+CAR&client=firefox-b&tbm=isch&tbo=u&source=univ&sa=X&ved=0ahUKEwjm1fTcvMLRAhVDWYwKHULNDQwQsAQIIg&biw=1920&bih=1008#q=car+ZARZADZANIE+KRTYZYSOWE&tbm=isch&tbs=rimg:Cfhe_1tXyA5v9Ijj_1kKNjtsYl05MnQLjuBw9VgPffFug9jriGIUat2npZnQwGkm6uUjmaEgjeg45IGueYaWXtXCPLYoSCfQo2O2xiXTEZW9Pkt_1uAarKhIJkydAuO4HD1URlb0S34BqsqEgmaA98UW6D2OuBEgQ1KE94F6LSoSCYYhRq3aelmdEahqdiL3EwwyKhIJDAaSbq5SOZoRXPLfzW3BvbkqEgkSCN6Djkg5xHpr77BWWbYByoSCZhpZe1cIX7EZW9Pkt_1uAar&imgcr=1hRKCQ20ICSwjM%3A
3. <http://eszkola.pl/wos/katastrofy-naturalne-7004.html>

4. https://pl.wikipedia.org/wiki/Awaria_techiczna
5. <http://www.nowastrategia.org.pl/infrastruktura-krytyczna-krotka-analiza-zagadnienia/>
6. <http://www.zabezpieczenia.com.pl/publicystyka/systemy-zabezpiecze%C5%84-obiekt%C3%B3w-infrastruktury-krytycznej-wprowadzenie>
7. <http://www.nowastrategia.org.pl/infrastruktura-krytyczna-krotka-analiza-zagadnienia/>
8. <http://rcb.gov.pl/infrastruktura-krytyczna/>
9. https://www.google.pl/search?q=zdjecia++zarzadzania+kryzysowego&client=firefox-b&biw=1920&bih=1008&tbm=isch&tbo=u&source=univ&sa=X&ved=0ahUKEwjovoXBwb3RAhWGO5oKHabYBWEQsAQIIA#q=zdjecia++zarzadzania+kryzysowego&tbm=isch&tbs=ring:Cf-QBx99_1E5NIjgHFbhFrzVr8R0mWW1a1_11_1IEUodHCFgx0yk37IiOJaZCLmTPufgODdNLzHfVrp4qX3WAgNF0S_1FyoSCQcVuEWvNWvxETCviEYjIwCkLKhIJHSZZbVrX-X8R_1dHxTi0eXgMqEgkgRSh0cIWDHREFRd6wGNP7HioSCTKTfsi4lpkEWoSyrGYBqs6KhIJuZM-5-A4N0RZu4fFGJntLQqEgk0vMd9WunipREmByyIz4DXrioSCfdYCCcXRL8XEa5kGHdUf5-W&imgrc=_5AHH338Tk3KPM%3A
10. https://www.google.pl/search?q=zdjecia++zarzadzania+kryzysowego&client=firefox-b&biw=1920&bih=1008&tbm=isch&tbo=u&source=univ&sa=X&ved=0ahUKEwjovoXBwb3RAhWGO5oKHabYBWEQsAQIIA#q=zdjecia++zarzadzania+kryzysowego&tbm=isch&tbs=ring:Ca11DwncqLbKIjjJLssQ-Nmz90pLEJ0ZXZFWCx-bs_1Tv0_1HXJnF9WsaqegqxDyIWN1cf7b_15WUyvGtVEmnwT1n6jQyoSCckuyxD42bP3EYzy3pOs-FKQKhIJSksQnRldkVYRF3F7N9x9O8BEqEgkLH5uz9O_1T8REh8D_1ILBFXwSoSCdcmcX1axqp6EYHX6J0et8jBKhIJCRePIhY3Vx8RWOHrouIOZwQqEgntv_1lZTK8a1RET_1eTgREbqKyoSCUSafBPWfqNDEZas17FilbtP&imgrc=qXUPCdyotsrNHM%3A
11. <https://www.google.pl/search?q=Schemat+przep%C5%82ywu+informacji+w+ramach+CAR&client=firefox-b&tbm=isch&tbo=u&source=univ&sa=X&ved=0ahUKEwjm1fTcvMLRAhVDWYwKHULNDQwQsAQIIg&biw=1920&bih=1008#q=car+ZARZ>

ADZANIE+KRTYZYSOWE&tbm=isch&tbs=ring:Cfhe_1tXyA5v9Ijj_1
kKNjtsYl05MnQLjuBw9VgPffFug9jriGIUat2npZnQwGkm6uUjmaEgje
g45IGueYaWXtXCPl-yoSCf-
Qo2O2xiXTEZW9Pkt_1uAarKhIJkydAuO4HD1URlb0-S3-
4BqsqEgmaA98UW6D2OuBEgQ1KE94F6LSOscyYhRq3aelmdEahqdiL
3EwwyKhIJDAaSbq5SOZoRXPLfzW3BvtkqEgkSCN6DjkgA5xHpr77B
WWbYByoSCZhpZe1cI-
X7EZW9Pkt_1uAar&imgdii=1hRKCQ20ICSwjM%3A%3B1hRKCQ20I
CSwjM%3A%3BL48kAZk3CcmacM%3A&imgrc=1hRKCQ20ICSwjM
%3A

12. https://www.google.pl/search?q=zdjecia++zarzadzania+kryzysowego&client=firefox-b&biw=1920&bih=1008&tbm=isch&tbo=u&source=univ&sa=X&ved=0ahUKEwjovoXBwb3RAhWGO5oKHAbYBWEQsAQIIA#imgrc=6XVG4_m-ai89BM%3A

13. https://www.google.pl/search?q=zdjecia++zarzadzania+kryzysowego&client=firefox-b&biw=1920&bih=1008&tbm=isch&tbo=u&source=univ&sa=X&ved=0ahUKEwjovoXBwb3RAhWGO5oKHAbYBWEQsAQIIA#imgrc=6XVG4_m-ai89BM%3A

14. <http://rcb.gov.pl/zarzadzanie-kryzysowe/>

15. https://www.google.pl/search?q=Schemat+przep%C5%82ywu+informacji+w+ramach+CAR&client=firefox-b&tbm=isch&tbo=u&source=univ&sa=X&ved=0ahUKEwjm1fTcvMLRAhVDWywKHULNDQwQsAQIIg&biw=1920&bih=1008#q=car+ZARZADZANIE+KRTYZYSOWE&tbm=isch&tbs=ring:Cfhe_1tXyA5v9Ijj_1kKNjtsYl05MnQLjuBw9VgPffFug9jriGIUat2npZnQwGkm6uUjmaEgjeg45IGueYaWXtXCPl-yoSCf-Qo2O2xiXTEZW9Pkt_1uAarKhIJkydAuO4HD1URlb0-S3-4BqsqEgmaA98UW6D2OuBEgQ1KE94F6LSOscyYhRq3aelmdEahqdiL3EwwyKhIJDAaSbq5SOZoRXPLfzW3BvtkqEgkSCN6DjkgA5xHpr77BWWbYByoSCZhpZe1cI-X7EZW9Pkt_1uAar&imgrc=qShE2CuS2V0ePM%3A

16. <http://www.kgsok.pl/o-sok/historia/>

17. http://ordynariat.pl/pl/263_16853.html

18. https://pl.wikipedia.org/wiki/Stra%C5%BC_Ochrony_Kolei

19. <http://www.kgsok.pl/struktura-sok/komendy-regionalne/katowice/>

20.<http://www.kgsok.pl/o-sok/wspolpraca-miedzynarodowa-i-z-innymi-sluzbami/wspolpraca-miedzynarodowa/colpofer/>

21.<http://www.f-lex.pl/tag/uprawnienia-sok/>

Spis rysunków:

Rysunek 1. Ujęcie prawne zarządzania kryzysowego	25
Rysunek 2. Schemat zagrożeń mogących wystąpić na terenie RP	27
Rysunek 3. Rodzaje zagrożeń.....	28
Rysunek 4. Kryzys i sytuacja kryzysowa.....	32
Rysunek 5. Schemat systemu zarządzania kryzysowego	45
Rysunek 6. Krajowy system zarządzania kryzysowego	46
Rysunek 7. Krajowy system zarządzania kryzysowego	47
Rysunek 8. Łańcuch bezpieczeństwa.....	50
Rysunek 9. Proces zarządzania kryzysowego	53
Rysunek 10. Cykl zarządzania kryzysowego	54
Rysunek 11. Model organizacji powiadamiania i reagowania kryzysowego.....	59
Rysunek 12. Struktura zarządzania kryzysowego na poszczególnych poziomach administracji publicznej	60
Rysunek 13. Schemat organizacyjny Rządowego Zespołu Zarządzania Kryzysowego (na podstawie ustawy o zarządzaniu kryzysowym).....	62
Rysunek. 14. Schemat organizacyjny Rządowego Centrum Bezpieczeństwa (na podstawie rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów w sprawie organizacji i trybu działania Rządowego Centrum Bezpieczeństwa)	63
Rysunek. 15. Schemat organizacyjny Wojewódzkiego Zespołu Zarządzania Kryzysowego (na podstawie ustawy o zarządzaniu kryzysowym).....	65

Rysunek 16. Schemat organizacyjny Powiatowego Zespołu Zarządzania Kryzysowego (na podstawie ustawy o zarządzaniu kryzysowym).....	66
Rysunek 17. Schemat organizacyjny Gminnego Zespołu Zarządzania	67
Rysunek 18. Schemat organizacyjny Straży Ochrony Kolei	78
.....	101
Tabela 2. Wykaz procedur reagowania kryzysowego w PKP PLK S.A.	103
Rysunek 20. Stopnie alarmowe	107
Rysunek 21. Herb miasta Katowice.....	129
Rysunek 22. Logo Straży Ochrony Kolei	130
Rysunek 23. Logo PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.....	130

Spis map:

Mapa 1. Mapa linii kolejowych Komendy Regionalnej Straży Ochrony Kolei w Katowicach	101
Mapa 2. Obszar działania Komendy Regionalnej Straży Ochrony Kolei w Katowicach z podziałem na obszary działania podległych posterunków	102

Spis tabel:

Tabela 1. Model organizacji powiadamiania i reagowania kryzysowego.....	58
Tabela 2. Wykaz procedur reagowania kryzysowego w PKP PLK S.A.	103

Spis wykresów:

Wykres 1. Procentowy udział kobiet i mężczyzn w badaniu ankietowym	119
Wykres 2. Procentowy udział respondentów ze względu na wiek	120
Wykres 3. Procentowy udział ankietowanych ze względu na wykształcenie ..	121
Wykres 4. Procentowy udział respondentów ze względu na pozycję zawodową	122
Wykres 5. Procentowy udział respondentów ze względu na teren zamieszkania	123
Wykres 6. Procentowy udział kobiet i mężczyzn w badaniu ankietowym	124
Wykres 7. Procentowy udział respondentów ze względu na wiek	125
Wykres 8. Procentowy udział respondentów ze względu na wykształcenie	126
Wykres 9. Procentowy udział respondentów ze względu na rodzaj służby: kierownictwo Komendy Regionalnej SOK w Katowicach i podległe jednostki (stanowiska).....	127
Wykres 10. Analiza odpowiedzi na pytanie: „Czy miejsce, w którym Pan/Pani przebywał/a na obszarze kolejowym (np. dworzec, przystanek, pociąg lub inny obiekt) można nazwać miejscem bezpiecznym, spokojnym?”	132
Wykres 11. Analiza odpowiedzi na pytanie: „Czy są na terenie kolejowym (np. dworzec, przystanek, pociąg lub inny obiekt) takie miejsca, w których obawia się Pan/Pani o swoje bezpieczeństwo?”	133
Wykres 12. Analiza odpowiedzi na pytanie: „Czy słyszał/a Pan/Pani o formacji pod nazwą Straż Ochrony Kolei?”	134
Wykres 13. Analiza odpowiedzi na pytanie: „Jaką rolę według Pana/Pani pełni na obszarach kolejowych Straż Ochrony Kolei, do czego jest ustawowo zobowiązana i jakie ma zadania?”	135
Wykres 14. Analiza odpowiedzi na pytanie: „Czy wie Pan/Pani, jakie uprawnienia posiada Straż Ochrony Kolei?”	136

Wykres 15. Analiza odpowiedzi na pytanie: „Czy według Pana/Pani Straż Ochrony Kolei jest w stanie skutecznie zwalczać przestępstwa i wykroczenia na obszarach kolejowych?”	137
Wykres 16. Analiza odpowiedzi na pytanie: „Czy obawia się Pan/Pani, w dobie dzisiejszych zagrożeń w Europie i na świecie, zamachów terrorystycznych na obszarach kolejowych?”	138
Wykres 17. Analiza odpowiedzi na pytanie: „Czy słyszał/a Pan/Pani o takim pojęciu jak „zarządzanie kryzysowe?”	139
Wykres 18. Analiza odpowiedzi na pytanie: „Czy był/a Pan/Pani ofiarą przestępstwa na obszarze kolejowym (np. dworzec, przystanek, pociąg, inny obiekt)?”	140
Wykres 19. Analiza odpowiedzi na pytanie: „Czy kiedykolwiek zgłaszał/a Pan/Pani jakiegokolwiek zdarzenie do Straży Ochrony Kolei?”	141
Wykres 20. Analiza odpowiedzi na pytanie: „Czy zna Pan/Pani telefon alarmowy 22 474 0000 - do Straży Ochrony Kolei, gdzie można informować o zagrożeniach?”	142
Wykres 21. Analiza odpowiedzi na pytanie: „Czy spotkał/a się Pan/Pani na dworcu, w pociągu z informacjami o numerze telefonu alarmowego do Straży Ochrony Kolei , bądź ogłoszeniami o kontakcie do tej formacji w przypadku zagrożenia, podawanymi przez megafony lub w inny sposób?”	143
Wykres 22. Analiza odpowiedzi na pytanie: „Jak często podczas przebywania na dworcu albo w pociągu, bądź w innym miejscu na obszarach kolejowych widuje Pan/Pani patrole Straży Ochrony Kolei?”	144
Wykres 23. Analiza odpowiedzi na pytanie: „Czy zna Pan/Pani na swoim terenie najbliższą jednostkę Straży Ochrony Kolei?”	145
Wykres 24. Analiza odpowiedzi na pytanie: „Jak ocenia Pan/Pani pracę Straży Ochrony Kolei na obszarach kolejowych?”	146
Wykres 25. Analiza odpowiedzi na pytanie: „Który z podanych czynników Pana/Pani zdaniem najbardziej sprzyja rozwojowi przestępczości na obszarach kolejowych (można zaznaczyć więcej niż jedną odpowiedź)?”	147

Wykres 26. Analiza odpowiedzi na pytanie: „Jakie przestępstwa i zjawiska patologiczne Pana/Pani zdaniem sprawiają największe zagrożenie osobom korzystającym z usług kolei (można zaznaczyć więcej niż jedną odpowiedź)?”	148
Wykres 27. Analiza odpowiedzi na pytanie: „Co Pana/Pani zdaniem w najwyższym stopniu przyczyniłoby się do poprawy bezpieczeństwa na obszarach kolejowych (można zaznaczyć więcej niż jedną odpowiedź)?”	149
Wykres 28. Analiza odpowiedzi na pytanie: Na czym głównie opiera Pan(i) ocenę stanu bezpieczeństwa na obszarach kolejowych?	150
Wykres 29. Analiza odpowiedzi na pytanie: „Czy Straż Ochrony Kolei według Pana/Pani w sytuacjach zagrożeń jest służbą, która jest w stanie zapewnić bezpieczeństwo podróżnym i innym osobom przebywającym na kolei?”	151
Wykres 30. Analiza odpowiedzi na pytanie: „Czy Pana/Pani zdaniem obszar działania Komendy Regionalnej Straży Ochrony Kolei w Katowicach to obszar bezpieczny?”	152
Wykres 31. Analiza odpowiedzi na pytanie: „Czy Pana/Pani zdaniem patrole Straży Ochrony Kolei na podległych obszarach kolejowych są efektywne?” .	153
Wykres 32. Analiza odpowiedzi na pytanie: „Czy Pana/Pani zdaniem liczba patroli Straży Ochrony Kolei na podległych obszarach kolejowych jest wystarczająca?”	154
Wykres 33. Analiza odpowiedzi na pytanie: „Czy przełożeni wychodzą z nowymi pomysłami na poprawę bezpieczeństwa na: dworcach, przystankach kolejowych, szlakach kolejowych?”	155
Wykres 34. Analiza odpowiedzi na pytanie: „Czy przełożeni współpracują z instytucjami państwowymi lub samorządowymi w zakresie poprawy bezpieczeństwa na obszarach kolejowych?”	156
Wykres 35. Analiza odpowiedzi na pytanie: „Czy można dyskutować z przełożonymi na temat realizacji zadań Straży Ochrony Kolei w zakresie zarządzania kryzysowego?”	157

Wykres 36. Analiza odpowiedzi na pytanie: „Czy przełożeni są otwarci na nowe pomysły dotyczące poprawy bezpieczeństwa na podległych obszarach kolejowych, w realizacji zapobiegania sytuacjom kryzysowym?”	158
Wykres 37. Analiza odpowiedzi na pytanie: „Czy w razie problemów, nagłej sytuacji kryzysowej można liczyć na pomoc ze strony przełożonych?”	159
Wykres 38. Analiza odpowiedzi na pytanie: „Co najbardziej Pana/Pani zdaniem przeszkadza w efektywnej realizacji zadań przez Straży Ochrony Kolei (można wymienić więcej niż jedną odpowiedź)?”	160
Wykres 39. Analiza odpowiedzi na pytanie: „Co według Pana/Pani oznacza „poczucie bezpieczeństwa?”	161
Wykres 40. Analiza odpowiedzi na pytanie: „Który ze sposobów może Pana/Pani zdaniem w najwyższym stopniu zwiększyć bezpieczeństwo na obszarach kolejowych (można wymienić więcej niż jedną odpowiedź)?”	162
Wykres 41. Analiza odpowiedzi na pytanie: „Co rozumie Pan/Pani pod pojęciem „zarządzanie kryzysowe?”	163
Wykres 42. Analiza odpowiedzi na pytanie: „Czy Straż Ochrony Kolei posiada przygotowane procedury na wypadek zaistniałych sytuacji kryzysowych?” ...	164
Wykres 43. Analiza odpowiedzi na pytanie: „Jakie najczęściej występują/występowały zagrożenia (katastrofy, zamachy, awarie techniczne, klęski żywiołowe) na obszarze działania Komendy Regionalnej Straży Ochrony Kolei w Katowicach?”	165
Wykres 44. Analiza odpowiedzi na pytanie: „Czy brał/a Pan/Pani udział w zespołach zarządzania kryzysowego w przypadku wystąpienia zdarzeń kryzysowych?”	166
Wykres 45. Analiza odpowiedzi na pytanie: „Czy miał/a Pan/Pani do czynienia z dokumentami dotyczącymi bezpieczeństwa w Komendzie Regionalnej Straży Ochrony Kolei w Katowicach. Proszę zaznaczyć jakie to były dokumenty?” .	167
Wykres 46. Analiza odpowiedzi na pytanie: „Które z niżej wymienionych zdarzeń są według Pana/Pani zagrożeniem?”	168

Wykres 47. Analiza odpowiedzi na polecenie: „Proszę ocenić stan bezpieczeństwa według Pana/Pani na obszarze działania całej Komendy Regionalnej Straży Ochrony Kolei w Katowicach” 169

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia 14 lipca 2004 r.

w sprawie szczegółowego zakresu działania oraz sposobu organizacji straży ochrony kolei

Na podstawie art. 59 ust. 6 pkt 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. Nr 86, poz. 789, z późn. zm.²⁾) zarządza się, co następuje:

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej — transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 11 czerwca 2004 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 134, poz. 1429).

²⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2003 r. Nr 170, poz. 1652 i Nr 203, poz. 1966 oraz z 2004 r. Nr 92, poz. 883, Nr 96, poz. 959 i Nr 97, poz. 962.

§ 1. W celu realizacji zadań określonych w art. 60 ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym ustala się następujący zakres działania straży ochrony kolei:

- 1) opracowywanie i realizacja programów ochrony życia i zdrowia ludzi oraz mienia na obszarze kolejowym, w pociągach i innych pojazdach kolejowych oraz przedstawianie w tym zakresie wniosków do zarządcy infrastruktury;
- 2) ochrona obszaru kolejowego przed dostępem osób nieuprawnionych i nieupoważnionych;

- 3) kontrola wstępu na obszar kolejowy, do budynków, budowli i urządzeń kolejowych;
- 4) prowadzenie działalności profilaktycznej związanej z ochroną życia i zdrowia ludzi oraz mienia na obszarze kolejowym, w pociągach i innych pojazdach kolejowych;
- 5) gromadzenie i analiza danych o zjawiskach zagrożenia osób i mienia w celu przeciwdziałania tym zjawiskom;
- 6) wykonywanie poza obszarem kolejowym zadań określonych w przepisach odrębnych;
- 7) szkolenie zawodowe funkcjonariuszy straży ochrony kolei oraz hodowla i tresura psów służbowych.

§ 2. 1. Zarządca infrastruktury lub kilku zarządców infrastruktury wspólnie, w drodze porozumienia, tworzą straż ochrony kolei działającą na obszarze działania tych zarządców, zwani dalej „zarządcami”.

2. W porozumieniu, o którym mowa w ust. 1, ustala się w szczególności zasięg terytorialny działania straży ochrony kolei oraz wyznacza się zarządcę, któremu straż ochrony kolei podlega. Zarządca ten nadaje regulamin straży ochrony kolei.

§ 3. 1. Zarządcy tworzą komendę straży ochrony kolei, w skład której mogą wchodzić jednostki wykonawcze straży ochrony kolei.

2. Zarządcy zarządzający infrastrukturą usytuowaną na obszarze całego kraju zamiast komend, o których mowa w ust. 1, mogą utworzyć komendę główną straży ochrony kolei oraz komendy regionalne straży ochrony kolei. W skład komend regionalnych mogą wchodzić jednostki wykonawcze straży ochrony kolei.

§ 4. 1. Dla potrzeb straży ochrony kolei zarządcy mogą utworzyć ośrodek szkolenia zawodowego straży ochrony kolei oraz hodowli i tresury psów służbowych, zwany dalej „ośrodkiem”, podległy komendzie straży ochrony kolei.

2. Ośrodek utworzony przez zarządców, o których mowa w § 3 ust. 2, podlega komendzie głównej straży ochrony kolei.

§ 5. 1. Siedziby komend straży ochrony kolei określają zarządcy po uzyskaniu opinii Komendanta Głównego Policji.

2. Zarządcy, o których mowa w § 3 ust. 2, określają obszar działania komend regionalnych straży ochrony kolei.

§ 6. Nadzór nad działalnością straży ochrony kolei sprawują zarządcy przez komendanta straży ochrony kolei, a zarządcy, o których mowa w § 3 ust. 2, przez komendanta głównego straży ochrony kolei.

§ 7. 1. Zadania straży ochrony kolei wykonują komendanci straży ochrony kolei przy pomocy podległych im komend straży ochrony kolei.

2. Komendant straży ochrony kolei może kierować strażą ochrony kolei przy pomocy zastępcy lub zastępców.

3. Zastępcę lub zastępców komendanta straży ochrony kolei powołują i odwołują zarządcy na wniosek komendanta straży ochrony kolei.

§ 8. Do zakresu działania komendanta straży ochrony kolei należy w szczególności:

- 1) prowadzenie działań związanych z ochroną życia i zdrowia ludzi oraz mienia na obszarze kolejowym, w pociągach i innych pojazdach kolejowych, a także prowadzenie działań profilaktycznych w tym zakresie;
- 2) organizowanie działań porządkowych i zapobiegających kradzieżom na obszarze działania zarządców;
- 3) koordynacja działań porządkowych i zapobiegających kradzieżom na obszarze działania zarządców;
- 4) patrolowanie obszaru kolejowego i pociągów pasażerskich;
- 5) kontrola przestrzegania przepisów porządkowych na obszarze kolejowym, w pociągach i innych pojazdach kolejowych;
- 6) wystawianie posterunków ochronnych;
- 7) kontrolowanie stanu zabezpieczenia i ochrony budynków, budowli, urządzeń kolejowych, pociągów i innych pojazdów kolejowych;
- 8) dokonywanie kontroli stanu zabezpieczenia mienia;
- 9) konwojowanie:
 - a) wyznaczonych przez zarządców pociągów i innych pojazdów kolejowych,
 - b) wartości pieniężnych;
- 10) zabezpieczanie miejsca katastrofy kolejowej lub wypadku kolejowego, wszelkich śladów i dowodów oraz mienia do czasu przybycia właściwych organów dochodzeniowych i komisji powypadkowej lub usunięcia skutków wypadku;
- 11) opracowywanie planów działania straży ochrony kolei na obszarze działania zarządców;
- 12) określanie potrzeb w zakresie wyposażenia straży ochrony kolei w środki techniczne niezbędne do realizacji ich zadań;
- 13) dokonywanie analiz i kontroli w zakresie stanu ochrony życia i zdrowia ludzi oraz mienia na obszarze kolejowym, w pociągach i innych pojazdach kolejowych;
- 14) opracowywanie programów szkolenia i doskonalenia zawodowego funkcjonariuszy straży ochrony kolei oraz opiniowanie innych programów szkolenia w zakresie ochrony kolei;
- 15) sprawowanie nadzoru nad gospodarką i eksploatacją uzbrojenia oraz szkoleniem strzeleckim w straży ochrony kolei;
- 16) prowadzenie ewidencji nałożonych grzywien w drodze mandatu karnego;

- 17) sprawowanie nadzoru nad przydzielanymi strażą ochrony kolei psami służbowymi oraz hodowlą i tresurą tych psów, a także prowadzeniem działań z użyciem psów służbowych;
- 18) współpraca z przewoźnikami kolejowymi w zakresie bezpiecznego przewozu osób i rzeczy;
- 19) współpraca ze strażami ochrony kolei innych zarządców;
- 20) nadzór nad działalnością ośrodka.

§ 9. Zadania określone w § 8 pkt 1, 4—10, 12, 17 i 19 mogą być realizowane przez jednostki wykonawcze podległe komendzie straży ochrony kolei.

§ 10. Do zakresu działania komendanta głównego straży ochrony kolei należy w szczególności:

- 1) koordynowanie działań w zakresie współdziałania między komendami regionalnymi straży ochrony kolei;
- 2) zatwierdzanie planów działania komend regionalnych straży ochrony kolei;
- 3) opracowywanie planów działania straży ochrony kolei na obszarze działania zarządców;
- 4) kontrola realizacji zadań nałożonych na komendanta regionu straży ochrony kolei;
- 5) koordynacja działań porządkowych i zapobiegających kradzieżom, prowadzonych przez straż ochrony kolei na obszarze działania zarządców;
- 6) doraźna kontrola stanu zabezpieczenia mienia, stanu ochrony życia i zdrowia ludzi na obszarze kolejowym, w pociągach i innych pojazdach kolejowych;
- 7) przeprowadzanie doraźnych analiz i ocen w zakresie stanu ochrony życia i zdrowia ludzi oraz mienia na obszarze działania zarządców, w pociągach i innych pojazdach kolejowych;
- 8) organizowanie doraźnych działań porządkowych i zapobiegających kradzieżom;
- 9) ustalanie potrzeb straży ochrony kolei, w tym komend regionalnych, w zakresie wyposażenia w środki techniczne niezbędne do realizacji zadań na obszarze działania zarządców;
- 10) współpraca z zarządcami oraz przewoźnikami kolejowymi w zakresie bezpiecznego przewozu osób i rzeczy oraz nadzoru nad zabezpieczeniem mienia kolejowego;
- 11) współpraca ze strażami ochrony kolei innych zarządców;
- 12) zatwierdzanie i opracowywanie programów szkolenia i doskonalenia zawodowego funkcjonariuszy straży ochrony kolei oraz opiniowanie innych programów działania w zakresie ochrony kolei;
- 13) sprawowanie nadzoru nad gospodarką i eksploatacją uzbrojenia oraz szkoleniem strzeleckim w straży ochrony kolei;

- 14) sprawowanie nadzoru nad przydzielanymi strażą ochrony kolei psami służbowymi oraz hodowlą i tresurą tych psów;
- 15) nadzór nad działalnością ośrodka.

§ 11. Do zakresu działania komendanta regionu straży ochrony kolei należy w szczególności:

- 1) organizowanie i prowadzenie działań porządkowych i zapobiegających kradzieżom na obszarze działania komendy;
- 2) patrolowanie obszaru kolejowego i pociągów pasażerskich;
- 3) wystawianie posterunków ochronnych;
- 4) kontrolowanie stanu zabezpieczenia i ochrony budynków, budowli, urządzeń kolejowych, pociągów i innych pojazdów kolejowych;
- 5) konwojowanie:
 - a) wyznaczonych przez zarządców pociągów i innych pojazdów kolejowych,
 - b) wartości pieniężnych;
- 6) zabezpieczanie w razie wypadku kolejowego lub katastrofy kolejowej wszelkich śladów i dowodów oraz mienia do czasu przybycia organów dochodzeniowych i komisji powypadkowej lub usunięcia skutków wypadku;
- 7) prowadzenie ewidencji nałożonych grzywien w drodze mandatu karnego;
- 8) kontrola i prowadzenie działań z użyciem psów służbowych i utrzymywanie tych psów;
- 9) opracowywanie planów działania komendy regionalnej straży ochrony kolei;
- 10) dokonywanie kontroli stanu zabezpieczenia mienia;
- 11) ustalanie potrzeb w zakresie wyposażenia komendy regionalnej straży ochrony kolei;
- 12) zamawianie i rozdzielanie sprzętu technicznego na potrzeby straży ochrony kolei oraz nadzór nad jego wykorzystaniem;
- 13) nadzór i gospodarka uzbrojeniem;
- 14) współdziałanie z innymi komendami regionalnymi straży ochrony kolei oraz komendami straży ochrony kolei innych zarządców;
- 15) zabezpieczanie i konserwacja oraz właściwa eksploatacja przydzielonego sprzętu technicznego.

§ 12. Zadania określone w § 11 pkt 1—6, 8, 10—11 i 15 mogą być realizowane przez jednostki wykonawcze podległe komendzie regionalnej straży ochrony kolei.

§ 13. Do zakresu działania ośrodka należy:

- 1) szkolenie i doskonalenie zawodowe funkcjonariuszy straży ochrony kolei;
- 2) prowadzenie działalności szkoleniowej i instruktorskiej przewodników psów służbowych;
- 3) prowadzenie hodowli i tresury psów służbowych.

§ 14. 1. Ośrodkiem kieruje komendant ośrodka powoływany i odwoływany przez zarządców na wniosek komendanta straży ochrony kolei.

2. W przypadku zarządców, o których mowa w § 3 ust. 2, ośrodkiem kieruje komendant ośrodka powoływany i odwoływany przez zarządców na wniosek komendanta głównego straży ochrony kolei.

§ 15. Zarządcy, którzy utworzyli straż ochrony kolei na podstawie przepisów dotychczasowych, dostosują do przepisów niniejszego rozporządzenia zakres działania i sposób organizacji straży ochrony kolei w terminie 6 miesięcy od dnia wejścia w życie tego rozporządzenia.

§ 16. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 7 dni od dnia ogłoszenia.³⁾

Minister Infrastruktury: *W. Opawski*

Dz.U. 2007 Nr 89 poz. 590

Opracowano na
podstawie: t.j.
Dz. U. 2018 r.
poz. 1401, 1560.

U S T A W A

z dnia 26 kwietnia 2007 r.

o zarządzaniu kryzysowym

Art. 1. Ustawa określa organy właściwe w sprawach zarządzania kryzysowego oraz ich zadania i zasady działania w tej dziedzinie, a także zasady finansowania zadań zarządzania kryzysowego.

Art. 2. Zarządzanie kryzysowe to działalność organów administracji publicznej będąca elementem kierowania bezpieczeństwem narodowym, która polega na zapobieganiu sytuacjom kryzysowym, przygotowaniu do przejmowania nad nimi kontroli w drodze zaplanowanych działań, reagowaniu w przypadku wystąpienia sytuacji kryzysowych, usuwaniu ich skutków oraz odtwarzaniu zasobów i infrastruktury krytycznej.

Art. 3. Ilekroć w ustawie jest mowa o:

- 1) sytuacji kryzysowej – należy przez to rozumieć sytuację wpływającą negatywnie na poziom bezpieczeństwa ludzi, mienia w znacznych rozmiarach lub środowiska, wywołującą znaczne ograniczenia w działaniu właściwych organów administracji publicznej ze względu na nieadekwatność posiadanych sił i środków;
- 2) infrastrukturze krytycznej – należy przez to rozumieć systemy oraz wchodzące w ich skład powiązane ze sobą funkcjonalnie obiekty, w tym obiekty budowlane, urządzenia, instalacje, usługi kluczowe dla bezpieczeństwa państwa i jego obywateli oraz służące zapewnieniu sprawnego funkcjonowania organów administracji publicznej, a także instytucji i przedsiębiorców. Infrastruktura krytyczna obejmuje systemy:
 - a) zaopatrzenia w energię, surowce energetyczne i paliwa,
 - b) łączności,
 - c) sieci teleinformatycznych,
 - d) finansowe,

- e) zaopatrzenia w żywność,
 - f) zaopatrzenia w wodę,
 - g) ochrony zdrowia,
 - h) transportowe,
 - i) ratownicze,
 - j) zapewniające ciągłość działania administracji publicznej,
 - k) produkcji, składowania, przechowywania i stosowania substancji chemicznych i promieniotwórczych, w tym rurociągi substancji niebezpiecznych;
- 2a) europejskiej infrastrukturze krytycznej – należy przez to rozumieć systemy oraz wchodzące w ich skład powiązane ze sobą funkcjonalnie obiekty, w tym obiekty budowlane, urządzenia i instalacje kluczowe dla bezpieczeństwa państwa i jego obywateli oraz służące zapewnieniu sprawnego funkcjonowania organów administracji publicznej, a także instytucji i przedsiębiorców, wyznaczone w systemach, o których mowa w pkt 2 lit. a i h, w zakresie energii elektrycznej, ropy naftowej i gazu ziemnego oraz transportu drogowego, kolejowego, lotniczego, wodnego śródlądowego, żeglugi oceanicznej, żeglugi morskiej bliskiego zasięgu i portów, zlokalizowane na terytorium państw członkowskich Unii Europejskiej, których zakłócenie lub zniszczenie miałyby istotny wpływ na co najmniej dwa państwa członkowskie;
- 3) ochronie infrastruktury krytycznej – należy przez to rozumieć wszelkie działania zmierzające do zapewnienia funkcjonalności, ciągłości działań i integralności infrastruktury krytycznej w celu zapobiegania zagrożeniom, ryzykom lub słabym punktom oraz ograniczenia i neutralizacji ich skutków oraz szybkiego odtworzenia tej infrastruktury na wypadek awarii, ataków oraz innych zdarzeń zakłócających jej prawidłowe funkcjonowanie;
- 4) planowaniu cywilnym – należy przez to rozumieć:
- a) całokształt przedsięwzięć organizacyjnych mających na celu przygotowanie administracji publicznej do zarządzania kryzysowego,
 - b) planowanie w zakresie wspierania Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej w razie ich użycia oraz planowanie wykorzystania Sił Zbrojnych

Rzeczypospolitej Polskiej do realizacji zadań z zakresu zarządzania kryzysowego;

- 5) (uchylony)
- 6) powiecie – należy przez to rozumieć również miasto na prawach powiatu;
- 7) cyklu planowania – należy przez to rozumieć okresowe realizowanie etapów: analizowania, programowania, opracowywania planu lub programu, jego wdrażanie, testowanie i uruchamianie;
- 8) siatce bezpieczeństwa – należy przez to rozumieć zestawienie potencjalnych zagrożeń ze wskazaniem podmiotu wiodącego przy ich usuwaniu oraz podmiotów współpracujących;
- 9) mapie zagrożenia – należy przez to rozumieć mapę przedstawiającą obszar geograficzny objęty zasięgiem zagrożenia z uwzględnieniem różnych scenariuszy zdarzeń;
- 10) mapie ryzyka – należy przez to rozumieć mapę lub opis przedstawiający potencjalnie negatywne skutki oddziaływania zagrożenia na ludzi, środowisko, mienie i infrastrukturę;
- 11) zdarzeniu o charakterze terrorystycznym – należy przez to rozumieć sytuację, o której mowa w art. 2 pkt 7 ustawy z dnia 10 czerwca 2016 r. o działaniach antyterrorystycznych (Dz. U. z 2018 r. poz. 452, 650 i 730).

Art. 4. 1. Zadania z zakresu planowania cywilnego obejmują:

- 1) przygotowanie planów zarządzania kryzysowego;
- 2) przygotowanie struktur uruchamianych w sytuacjach kryzysowych;
- 3) przygotowanie i utrzymywanie zasobów niezbędnych do wykonania zadań ujętych w planie zarządzania kryzysowego;
- 4) utrzymywanie baz danych niezbędnych w procesie zarządzania kryzysowego;
- 5) przygotowanie rozwiązań na wypadek zniszczenia lub zakłócenia funkcjonowania infrastruktury krytycznej;
- 6) zapewnienie spójności między planami zarządzania kryzysowego a innymi planami sporządzanymi w tym zakresie przez właściwe organy administracji publicznej, których obowiązek wykonania wynika z odrębnych przepisów.

2. Zadania, o których mowa w ust. 1, powinny uwzględniać:

- 1) zapewnienie funkcjonowania administracji publicznej w sytuacji kryzysowej;

- 2) zapewnienie funkcjonowania i możliwości odtworzenia infrastruktury krytycznej;
- 3) zapewnienie ciągłego monitorowania zagrożeń;
- 4) racjonalne gospodarowanie siłami i środkami w sytuacjach kryzysowych;
- 5) pomoc udzielaną ludności w zapewnieniu jej warunków przetrwania w sytuacjach kryzysowych.

Art. 5. 1. Tworzy się Krajowy Plan Zarządzania Kryzysowego oraz wojewódzkie, powiatowe i gminne plany zarządzania kryzysowego, zwane dalej „planami zarządzania kryzysowego”.

2. W skład planów zarządzania kryzysowego wchodzi następujące elementy:

- 1) plan główny zawierający:
 - a) charakterystykę zagrożeń oraz ocenę ryzyka ich wystąpienia, w tym dotyczących infrastruktury krytycznej, oraz mapy ryzyka i mapy zagrożeń,
 - b) zadania i obowiązki uczestników zarządzania kryzysowego w formie siatki bezpieczeństwa,
 - c) zestawienie sił i środków planowanych do wykorzystania w sytuacjach kryzysowych,
 - d) zadania określone planami działań krótkoterminowych, o których mowa w art. 92 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2018 r. poz. 799);
- 2) zespół przedsięwzięć na wypadek sytuacji kryzysowych, a w tym:
 - a) zadania w zakresie monitorowania zagrożeń,
 - b) tryb uruchamiania niezbędnych sił i środków, uczestniczących w realizacji planowanych przedsięwzięć na wypadek sytuacji kryzysowej,
 - c) procedury reagowania kryzysowego, określające sposób postępowania w sytuacjach kryzysowych,
 - d) współdziałanie między siłami, o których mowa w lit. b;
- 3) załączniki funkcjonalne planu głównego określające:
 - a) procedury realizacji zadań z zakresu zarządzania kryzysowego, w tym związane z ochroną infrastruktury krytycznej,
 - b) organizację łączności,

- c) organizację systemu monitorowania zagrożeń, ostrzegania i alarmowania,
- d) zasady informowania ludności o zagrożeniach i sposobach postępowania na wypadek zagrożeń,
- e) organizację ewakuacji z obszarów zagrożonych,
- f) organizację ratownictwa, opieki medycznej, pomocy społecznej oraz pomocy psychologicznej,
- g) organizację ochrony przed zagrożeniami charakterystycznymi dla danego obszaru,
- h) wykaz zawartych umów i porozumień związanych z realizacją zadań zawartych w planie zarządzania kryzysowego,
- i) zasady oraz tryb oceniania i dokumentowania szkód,
- j) procedury uruchamiania rezerw państwowych,
- k) wykaz infrastruktury krytycznej znajdującej się odpowiednio na terenie województwa, powiatu lub gminy, objętej planem zarządzania kryzysowego,
- l) priorytety w zakresie ochrony oraz odtwarzania infrastruktury krytycznej.

3. Plany zarządzania kryzysowego podlegają systematycznej aktualizacji, a cykl planowania nie może być dłuższy niż dwa lata.

4. Cykl planowania realizują właściwe organy administracji publicznej oraz podmioty przewidywane do realizacji przedsięwzięć określonych w planie zarządzania kryzysowego, w zakresie ich dotyczącym.

5. Plany zarządzania kryzysowego uzgadnia się z kierownikami jednostek organizacyjnych, w zakresie ich dotyczącym, planowanych do wykorzystania przy realizacji przedsięwzięć określonych w planie.

Art. 5a. 1. Na potrzeby Krajowego Planu Zarządzania Kryzysowego, ministrowie kierujący działami administracji rządowej, kierownicy urzędów centralnych oraz wojewodowie sporządzają Raport o zagrożeniach bezpieczeństwa narodowego, zwany dalej „Raportem”.

2. Koordynację przygotowania Raportu zapewnia dyrektor Rządowego Centrum Bezpieczeństwa, natomiast w części dotyczącej zagrożeń o charakterze terrorystycznym, mogących doprowadzić do sytuacji kryzysowej, Szef Agencji

Bezpieczeństwa Wewnętrznego, a w części dotyczącej zagrożeń cyberbezpieczeństwa mogących doprowadzić do sytuacji kryzysowej – Pełnomocnik Rządu do spraw Cyberbezpieczeństwa.

3. Raport jest dokumentem zawierającym następujące elementy:

- 1) wskazanie najważniejszych zagrożeń przez stworzenie mapy ryzyka;
- 2) określenie celów strategicznych;
- 3) określenie priorytetów w reagowaniu na określone zagrożenia;
- 4) wskazanie sił i środków niezbędnych do osiągnięcia celów strategicznych;
- 5) programowanie zadań w zakresie poprawy bezpieczeństwa przez uwzględnianie regionalnych i lokalnych inicjatyw;
- 6) wnioski zawierające hierarchicznie uporządkowaną listę przedsięwzięć niezbędnych do osiągnięcia celów strategicznych.

4. Raport przyjmuje Rada Ministrów w drodze uchwały.

5. Kierunki działania wynikające z wniosków z Raportu stanowią element Krajowego Planu Zarządzania Kryzysowego oraz są uwzględniane w planach zarządzania kryzysowego.

6. Rada Ministrów określi, w drodze rozporządzenia, sposób, tryb i terminy opracowywania Raportu, biorąc pod uwagę konieczność zapewnienia odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa narodowego.

Art. 5b. 1. Rada Ministrów przyjmuje, w drodze uchwały, Narodowy Program Ochrony Infrastruktury Krytycznej, zwany dalej „programem”, którego celem jest stworzenie warunków do poprawy bezpieczeństwa infrastruktury krytycznej, w szczególności w zakresie:

- 1) zapobiegania zakłóceniom funkcjonowania infrastruktury krytycznej;
- 2) przygotowania na sytuacje kryzysowe mogące niekorzystnie wpłynąć na infrastrukturę krytyczną;
- 3) reagowania w sytuacjach zniszczenia lub zakłócenia funkcjonowania infrastruktury krytycznej;
- 4) odtwarzania infrastruktury krytycznej.

2. Program określa:

- 1) narodowe priorytety, cele, wymagania oraz standardy, służące zapewnieniu sprawnego funkcjonowania infrastruktury krytycznej;

- 2) ministrów kierujących działami administracji rządowej i kierowników urzędów centralnych odpowiedzialnych za systemy, o których mowa w art. 3 pkt 2;
- 3) szczegółowe kryteria pozwalające wyodrębnić obiekty, instalacje, urządzenia i usługi wchodzące w skład systemów infrastruktury krytycznej, biorąc pod uwagę ich znaczenie dla funkcjonowania państwa i zaspokojenia potrzeb obywateli.

3. Program przygotowuje dyrektor Rządowego Centrum Bezpieczeństwa we współpracy z ministrami i kierownikami urzędów centralnych odpowiedzialnymi za systemy, o których mowa w art. 3 pkt 2, oraz właściwymi w sprawach bezpieczeństwa narodowego.

4. Programem obejmuje się infrastrukturę krytyczną w podziale na systemy, o których mowa w art. 3 pkt 2.

5. Program podlega aktualizacji nie rzadziej niż raz na dwa lata.

6. Do programu stosuje się przepisy o ochronie informacji niejawnych.

7. Dyrektor Rządowego Centrum Bezpieczeństwa:

- 1) sporządza na podstawie szczegółowych kryteriów, o których mowa w ust. 2 pkt 3, we współpracy z odpowiednimi ministrami odpowiedzialnymi za systemy, jednolity wykaz obiektów, instalacji, urządzeń i usług wchodzących w skład infrastruktury krytycznej z podziałem na systemy. W wykazie wyróżnia się także europejską infrastrukturę krytyczną zlokalizowaną na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz europejską infrastrukturę krytyczną zlokalizowaną na terytorium innych państw członkowskich Unii Europejskiej, mogącą mieć istotny wpływ na Rzeczpospolitą Polską. Wykaz ma charakter niejawny;
- 2) opracowuje wyciągi z wykazu infrastruktury krytycznej, o którym mowa w pkt 1, znajdującej się w danym systemie oraz przekazuje je ministrom i kierownikom urzędów centralnych odpowiedzialnym za dany system;
- 3) opracowuje wyciągi z wykazu infrastruktury krytycznej, o którym mowa w pkt 1, znajdującej się na terenie województw oraz przekazuje je właściwym wojewodom;
- 4) informuje o ujęciu w wykazie, o którym mowa w pkt 1, obiektów, instalacji lub urządzeń – ich właścicieli, posiadaczy samoistnych i zależnych.

8. Właściwi wojewodowie, jeżeli istnieje potrzeba wynikająca z wojewódzkiego planu zarządzania kryzysowego, są upoważnieni do przekazywania niezbędnej informacji o infrastrukturze krytycznej na terenie województwa właściwemu organowi administracji publicznej działającemu na tym terenie, z zachowaniem przepisów o ochronie informacji niejawnych.

9. Rada Ministrów określi, w drodze rozporządzenia, sposób realizacji określonych w ustawie obowiązków i współpracy w zakresie programu przez organy administracji publicznej i służby odpowiedzialne za bezpieczeństwo narodowe z właścicielami oraz posiadaczami samoistnymi i zależnymi obiektów, instalacji, urządzeń i usług infrastruktury krytycznej oraz innymi organami i służbami publicznymi, biorąc pod uwagę konieczność zapewnienia odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa infrastruktury krytycznej.

Art. 6. 1. Zadania z zakresu ochrony infrastruktury krytycznej obejmują:

- 1) gromadzenie i przetwarzanie informacji dotyczących zagrożeń infrastruktury krytycznej;
- 2) (uchylony)
- 3) opracowywanie i wdrażanie procedur na wypadek wystąpienia zagrożeń infrastruktury krytycznej;
- 4) odtwarzanie infrastruktury krytycznej;
- 5) współpracę między administracją publiczną a właścicielami oraz posiadaczami samoistnymi i zależnymi obiektów, instalacji lub urządzeń infrastruktury krytycznej w zakresie jej ochrony.

2. (uchylony)

3. (uchylony)

4. (uchylony)

5. Właściciele oraz posiadacze samoistni i zależni obiektów, instalacji lub urządzeń infrastruktury krytycznej mają obowiązek ich ochrony, w szczególności przez przygotowanie i wdrażanie, stosownie do przewidywanych zagrożeń, planów ochrony infrastruktury krytycznej oraz utrzymywanie własnych systemów rezerwowych zapewniających bezpieczeństwo i podtrzymujących funkcjonowanie tej infrastruktury, do czasu jej pełnego odtworzenia.

5a. Właściciele, posiadacze samoistni i zależni, o których mowa w ust. 5, mają obowiązek wyznaczyć, w terminie 30 dni od dnia otrzymania informacji,

o której mowa w art. 5b ust. 7 pkt 4, osobę odpowiedzialną za utrzymywanie kontaktów z podmiotami właściwymi w zakresie ochrony infrastruktury krytycznej.

5b. Właściciele, posiadacze samoistni i zależni, o których mowa w ust. 5, będący jednocześnie operatorami usług kluczowych w rozumieniu ustawy z dnia 5 lipca 2018 r. o krajowym systemie cyberbezpieczeństwa (Dz. U. poz. 1560), uwzględniają w planach ochrony infrastruktury krytycznej dokumentację dotyczącą cyberbezpieczeństwa systemów informacyjnych wykorzystywanych do świadczenia usług kluczowych zgodnie z zakresem informacji określonym w przepisach wydanych na podstawie art. 10 ust. 5 ustawy z dnia 5 lipca 2018 r. o krajowym systemie cyberbezpieczeństwa.

6. Jeżeli dla obiektów, instalacji, urządzeń i usług infrastruktury krytycznej istnieją, tworzone na podstawie innych przepisów, plany odpowiadające wymogom planu ochrony infrastruktury krytycznej, uznaje się, iż wymóg posiadania takiego planu jest spełniony.

7. Rada Ministrów określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) sposób tworzenia, aktualizacji oraz strukturę planów, o których mowa w ust. 5,
- 2) warunki i tryb uznania spełnienia obowiązku posiadania planu odpowiadającego wymogom planu ochrony infrastruktury krytycznej – uwzględniając potrzebę zapewnienia ciągłości funkcjonowania infrastruktury krytycznej.

Art. 6a. 1. Dyrektor Rządowego Centrum Bezpieczeństwa, we współpracy z ministrami i kierownikami urzędów centralnych odpowiedzialnymi za systemy, o których mowa w art. 3 pkt 2a, na bieżąco rozpoznaje potencjalną europejską infrastrukturę krytyczną, badając, czy infrastruktura krytyczna spełnia kolejno następujące wymogi:

- 1) kryteria sektorowe – przybliżone progi liczbowe ustalone przez Komisję Europejską i państwa członkowskie Unii Europejskiej, charakteryzujące parametry, wchodzących w skład systemów infrastruktury krytycznej obiektów, urządzeń oraz instalacji lub funkcje realizowane przez te obiekty, urządzenia oraz instalacje, warunkujące identyfikację infrastruktury krytycznej;

- 2) stanowi składnik, system lub część infrastruktury, które mają podstawowe znaczenie dla utrzymania niezbędnych funkcji społecznych, zdrowia, bezpieczeństwa, ochrony, dobrobytu materialnego lub społecznego ludności, oraz których zakłócenie lub zniszczenie miałyby istotny wpływ na Rzeczpospolitą Polską w wyniku utraty tych funkcji;
- 3) jej zakłócenie lub zniszczenie miałyby istotny wpływ na co najmniej dwa państwa członkowskie Unii Europejskiej;
- 4) kryteria przekrojowe – w zakresie przybliżonych progów ustalonych przez Komisję Europejską i państwa członkowskie Unii Europejskiej – obejmujące:
 - a) kryterium ofiar w ludziach – oceniane w odniesieniu do ewentualnej liczby ofiar śmiertelnych lub liczby rannych,
 - b) kryterium skutków ekonomicznych – oceniane w odniesieniu do znaczenia strat ekonomicznych lub pogorszenia jakości towarów lub usług, w tym potencjalnych skutków ekologicznych,
 - c) kryterium skutków społecznych – oceniane w odniesieniu do wpływu na zaufanie opinii publicznej, cierpień fizycznych osób i zakłócenia codziennego życia, w tym utraty podstawowych usług.

2. Infrastruktura krytyczna jest uznawana za potencjalną europejską infrastrukturę krytyczną po spełnieniu łącznie kolejnych wymogów, o których mowa w ust. 1 pkt 1–3 oraz co najmniej jednego z wymogów, o których mowa w ust. 1 pkt 4.

Art. 6b. 1. O potencjalnej europejskiej infrastrukturze krytycznej dyrektor Rządowego Centrum Bezpieczeństwa informuje właściwe organy państw członkowskich Unii Europejskiej, na które ta infrastruktura może mieć istotny wpływ. Dyrektor Rządowego Centrum Bezpieczeństwa podaje nazwę i lokalizację potencjalnej europejskiej infrastruktury krytycznej i przyczyny jej wyznaczenia.

2. W celu wyznaczenia europejskiej infrastruktury krytycznej oraz dokładnych progów kryteriów, o których mowa w art. 6a ust. 1 pkt 1 i 4, dyrektor Rządowego Centrum Bezpieczeństwa prowadzi rozmowy z właściwymi organami państw członkowskich Unii Europejskiej:

- 1) na które potencjalna europejska infrastruktura krytyczna zlokalizowana na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej może mieć istotny wpływ;

2) na terytorium których jest zlokalizowana potencjalna europejska infrastruktura krytyczna mogąca mieć istotny wpływ na Rzeczpospolitą Polską.

3. Dyrektor Rządowego Centrum Bezpieczeństwa w rozmowach, o których mowa w ust. 2, przedstawia stanowisko uzgodnione z ministrami i kierownikami urzędów centralnych odpowiedzialnych za systemy, o których mowa w art. 3 pkt 2a, których przedstawiciele mogą brać udział w rozmowach.

4. W przypadku gdy infrastruktura zlokalizowana na terytorium innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej, która nie została rozpoznana jako europejska infrastruktura krytyczna, może mieć istotny wpływ na Rzeczpospolitą Polską, dyrektor Rządowego Centrum Bezpieczeństwa informuje Komisję Europejską o zamiarze przeprowadzenia rozmów na ten temat.

5. Na podstawie ustaleń będących wynikiem rozmów, o których mowa w ust. 2, Rada Ministrów wyznacza, w drodze uchwały, z zakresu potencjalnej europejskiej infrastruktury krytycznej zlokalizowanej na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, europejską infrastrukturę krytyczną.

6. Właściwym organom państw członkowskich Unii Europejskiej, na które ma wpływ europejska infrastruktura krytyczna zlokalizowana na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, dyrektor Rządowego Centrum Bezpieczeństwa przekazuje dane identyfikujące europejską infrastrukturę krytyczną, w tym jej nazwę i lokalizację.

7. Dane, o których mowa w ust. 1 i 6, oraz uchwała, o której mowa w ust. 5, mają charakter niejawnny.

Art. 6c. 1. Dyrektor Rządowego Centrum Bezpieczeństwa przekazuje Komisji Europejskiej:

- 1) co roku informacje o liczbie infrastruktur krytycznych:
 - a) w odniesieniu do których prowadzono z właściwymi organami państw członkowskich Unii Europejskiej rozmowy na temat progów kryteriów przekrojowych, umożliwiających wyznaczenie europejskiej infrastruktury krytycznej zlokalizowanej na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej,
 - b) zlokalizowanych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej wchodzących w skład europejskiej infrastruktury krytycznej w poszczególnych

systemach, o których mowa w art. 3 pkt 2a, oraz o liczbie państw członkowskich Unii Europejskiej, na które ma ona wpływ;

- 2) co 2 lata sprawozdanie zawierające ogólne dane dotyczące rodzajów ryzyka, zagrożeń i słabych punktów stwierdzonych w każdym z systemów, w których została wyznaczona europejska infrastruktura krytyczna zlokalizowana na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

2. Informacje, o których mowa w ust. 1, mają charakter niejawnny.

Art. 7. 1. Rada Ministrów sprawuje zarządzanie kryzysowe na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

2. W przypadkach niecierpiących zwłoki zarządzanie kryzysowe sprawuje minister właściwy do spraw wewnętrznych, zawiadamiając niezwłocznie o swoich działaniach Prezesa Rady Ministrów.

3. Decyzje podjęte przez ministra właściwego do spraw wewnętrznych podlegają rozpatrzeniu na najbliższym posiedzeniu Rady Ministrów.

4. Prezes Rady Ministrów, z zachowaniem przepisów o ochronie informacji niejawnnych, określa, w drodze zarządzenia, wykaz przedsięwzięć i procedur systemu zarządzania kryzysowego z uwzględnieniem zobowiązań wynikających z członkostwa w Organizacji Traktatu Północnoatlantyckiego oraz organy odpowiedzialne za ich uruchamianie.

Art. 8. 1. Przy Radzie Ministrów tworzy się Rządowy Zespół Zarządzania Kryzysowego, zwany dalej „Zespołem”, jako organ opiniodawczo-doradczy właściwy w sprawach inicjowania i koordynowania działań podejmowanych w zakresie zarządzania kryzysowego.

2. W skład Zespołu wchodzi:

- 1) Prezes Rady Ministrów – przewodniczący;
- 2) Minister Obrony Narodowej i minister właściwy do spraw wewnętrznych – zastępcy przewodniczącego;
- 2a) minister właściwy do spraw administracji publicznej;
- 3) Minister Spraw Zagranicznych;
- 4) Minister Koordynator Służb Specjalnych – jeżeli został powołany.

3. W posiedzeniach Zespołu, na prawach członka, biorą udział wyznaczone przez przewodniczącego, w zależności od potrzeb, następujące organy administracji rządowej:

- 1) ministrowie kierujący działami administracji rządowej:
 - a) (uchylona)
 - b) budownictwo, planowanie i zagospodarowanie przestrzenne oraz mieszkalnictwo,
 - c) finanse publiczne,
 - d) gospodarka,
 - e) gospodarka morska,
 - f) gospodarka wodna,
 - g) instytucje finansowe,
 - h) informatyzacja,
 - i) kultura i ochrona dziedzictwa narodowego,
 - j) łączność,
 - k) oświata i wychowanie,
 - l) rolnictwo,
 - m) sprawiedliwość,
 - n) środowisko,
 - o) transport,
 - p) zdrowie,
 - q) praca,
 - r) zabezpieczenie społeczne,
 - s) (uchylona)
 - t) energia,
 - u) gospodarka złożami kopalin,
 - v) żegluga śródlądowa;
- 2) Główny Geodeta Kraju;
- 2a) Główny Inspektor Ochrony Środowiska;
- 3) Główny Inspektor Sanitarny;
- 4) Główny Lekarz Weterynarii;
- 5) Komendant Główny Państwowej Straży Pożarnej;
- 6) Komendant Główny Policji;

- 7) Komendant Główny Straży Granicznej;
- 7a) (uchylony)
- 8) Prezes Państwowej Agencji Atomistyki;
- 9) Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego;
- 10) Szef Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego;
- 11) Szef Agencji Wywiadu;
- 12) Szef Obrony Cywilnej Kraju;
- 13) Szef Służby Kontrwywiadu Wojskowego;
- 14) Szef Służby Wywiadu Wojskowego;
- 15) Pełnomocnik Rządu do Spraw Cyberbezpieczeństwa.

4. Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej może skierować do prac Zespołu, na prawach członka, Szefa Biura Bezpieczeństwa Narodowego lub innego przedstawiciela.

5. Przewodniczący może zapraszać do udziału w posiedzeniach Zespołu, na prawach członka, inne osoby.

6. W przypadku nieobecności przewodniczącego, pracami Zespołu kieruje wyznaczony przez niego zastępca albo członek Zespołu, w którego właściwości – wynikającej z kierowania danym działem administracji rządowej – pozostaje rodzaj zaistniałej sytuacji kryzysowej.

7. Członkowie Zespołu mogą wyznaczać do udziału w jego pracach swoich przedstawicieli:

- 1) Prezes Rady Ministrów – wiceprezesa Rady Ministrów;
- 2) ministrowie – sekretarza lub podsekretarza stanu;
- 3) organy, o których mowa w ust. 3 pkt 2–14 – swojego zastępcę.

8. (uchylony)

Art. 9. 1. Do zadań Zespołu należy:

- 1) przygotowywanie propozycji użycia sił i środków niezbędnych do opanowania sytuacji kryzysowych;
- 2) doradzanie w zakresie koordynacji działań organów administracji rządowej, instytucji państwowych i służb w sytuacjach kryzysowych;
- 3) opiniowanie sprawozdań końcowych z działań podejmowanych w związku z zarządzaniem kryzysowym;

- 4) opiniowanie potrzeb w zakresie odtwarzania infrastruktury lub przywrócenia jej pierwotnego charakteru;
 - 5) opiniowanie i przedkładanie Radzie Ministrów Krajowego Planu Zarządzania Kryzysowego;
 - 6) (uchylony)
 - 7) opiniowanie projektu zarządzenia Prezesa Rady Ministrów, o którym mowa w art. 7 ust. 4.
 - 8) (uchylony)
 - 9) (uchylony)
2. (uchylony)

3. Prezes Rady Ministrów określi, w drodze zarządzenia, organizację i tryb pracy Zespołu, z uwzględnieniem rozwiązań pozwalających na niezwłoczne zebranie się Zespołu i zapewnienie uzyskania pełnej informacji o zdarzeniach będących przedmiotem posiedzenia.

Art. 10. 1. Tworzy się Rządowe Centrum Bezpieczeństwa, zwane dalej „Centrum”, będące państwową jednostką budżetową podległą Prezesowi Rady Ministrów.

2. Centrum kieruje dyrektor powoływany i odwoływany przez Prezesa Rady Ministrów.

2a. Dyrektor Centrum pełni funkcję sekretarza Zespołu, o którym mowa w art. 8 ust. 1.

3. Zastępców dyrektora Centrum powołuje i odwołuje Prezes Rady Ministrów, na wniosek dyrektora Centrum.

4. Prezes Rady Ministrów określi, w drodze rozporządzenia, organizację i tryb działania Centrum, uwzględniając potrzebę ciągłości funkcjonowania Centrum.

Art. 11. 1. Centrum zapewnia obsługę Rady Ministrów, Prezesa Rady Ministrów, Zespołu i ministra właściwego do spraw wewnętrznych w sprawach zarządzania kryzysowego oraz pełni funkcję krajowego centrum zarządzania kryzysowego.

1a. Centrum zapewnia obsługę Zespołu do spraw Incydentów Krytycznych, o którym mowa w art. 36 ust. 1 ustawy z dnia 5 lipca 2018 r. o krajowym systemie cyberbezpieczeństwa.

2. Do zadań Centrum należy:

- 1) planowanie cywilne, w tym:
 - a) przedstawianie szczegółowych sposobów i środków reagowania na zagrożenia oraz ograniczania ich skutków,
 - b) opracowywanie i aktualizowanie Krajowego Planu Zarządzania Kryzysowego, we współpracy z właściwymi komórkami organizacyjnymi urzędów obsługujących ministrów oraz kierowników urzędów centralnych,
 - c) analiza i ocena możliwości wystąpienia zagrożeń lub ich rozwoju,
 - d) gromadzenie informacji o zagrożeniach i analiza zebranych materiałów,
 - e) wypracowywanie wniosków i propozycji zapobiegania i przeciwdziałania zagrożeniom,
 - f) planowanie wykorzystania Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej do wykonywania zadań, o których mowa w art. 25 ust. 3,
 - g) planowanie wsparcia przez organy administracji publicznej realizacji zadań Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej;
- 2) monitorowanie potencjalnych zagrożeń;
- 2a) uzgadnianie planów zarządzania kryzysowego sporządzanych przez ministrów kierujących działami administracji rządowej i kierowników urzędów centralnych;
- 3) przygotowanie uruchamiania, w przypadku zaistnienia zagrożeń, procedur związanych z zarządzaniem kryzysowym;
- 4) przygotowywanie projektów opinii i stanowisk Zespołu;
- 5) przygotowywanie i obsługa techniczno-organizacyjna prac Zespołu;
- 5a) zapewnienie koordynacji polityki informacyjnej organów administracji publicznej w czasie sytuacji kryzysowej;
- 6) współdziałanie z podmiotami, komórkami i jednostkami organizacyjnymi Organizacji Traktatu Północnoatlantyckiego i Unii Europejskiej oraz innych organizacji międzynarodowych, odpowiedzialnymi za zarządzanie kryzysowe i ochronę infrastruktury krytycznej;

- 7) organizowanie, prowadzenie i koordynacja szkoleń i ćwiczeń z zakresu zarządzania kryzysowego oraz udział w ćwiczeniach krajowych i międzynarodowych;
- 8) zapewnienie obiegu informacji między krajowymi i zagranicznymi organami i strukturami zarządzania kryzysowego;
- 9) realizacja zadań stałego dyżuru w ramach gotowości obronnej państwa;
- 10) realizacja zadań z zakresu zapobiegania, przeciwdziałania i usuwania skutków zdarzeń o charakterze terrorystycznym;
- 10a) współdziałanie z Szefem Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego w zakresie zapobiegania, przeciwdziałania i usuwania skutków zdarzeń o charakterze terrorystycznym;
- 11) realizacja zadań planistycznych i programowych z zakresu ochrony infrastruktury krytycznej oraz europejskiej infrastruktury krytycznej, w tym opracowywanie i aktualizacja załącznika funkcjonalnego do Krajowego Planu Zarządzania Kryzysowego dotyczącego ochrony infrastruktury krytycznej, a także współpraca, jako krajowy punkt kontaktowy, z instytucjami Unii Europejskiej i Organizacji Traktatu Północnoatlantyckiego oraz ich krajami członkowskimi w zakresie ochrony infrastruktury krytycznej;
- 12) (uchylony)
- 13) przygotowanie projektu zarządzenia Prezesa Rady Ministrów, o którym mowa w art. 7 ust. 4;
- 14) informowanie, zgodnie z właściwością, podmiotów, o których mowa w art. 8 ust. 2 i 3, o potencjalnych zagrożeniach oraz działaniach podjętych przez właściwe organy;
- 15) współdziałanie z centrami zarządzania kryzysowego organów administracji publicznej.

2a. Koszty związane z funkcjonowaniem Centrum są pokrywane z budżetu państwa z części, której dysponentem jest minister właściwy do spraw wewnętrznych.

3. Rada Ministrów lub Prezes Rady Ministrów mogą zlecić Centrum dodatkowe zadania związane z zarządzaniem kryzysowym.

Art. 11a. Centrum informuje Komisję Europejską i państwa członkowskie Unii Europejskiej o środkach zastosowanych w sytuacji kryzysowej w celu

zabezpieczenia prawidłowego działania publicznej sieci telekomunikacyjnej oraz stacji nadawczych i odbiorczych używanych do zapewnienia bezpieczeństwa, w zakresie dotyczącym systemu łączności i sieci teleinformatycznych.

Art. 12. 1. Ministrowie kierujący działami administracji rządowej oraz kierownicy urzędów centralnych realizują, zgodnie z zakresem swojej właściwości, zadania dotyczące zarządzania kryzysowego.

2. Ministrowie i kierownicy, o których mowa w ust. 1, opracowują plany zarządzania kryzysowego, w których w szczególności uwzględnia się:

- 1) analizę i ocenę możliwości wystąpienia zagrożeń, w tym dla infrastruktury krytycznej uwzględnionej w wykazie, o którym mowa w art. 5b ust. 7 pkt 1;
- 2) szczegółowe sposoby i środki reagowania na zagrożenia oraz ograniczania i likwidacji ich skutków;
- 3) organizację monitoringu zagrożeń i realizację zadań stałego dyżuru w ramach podwyższania gotowości obronnej państwa;
- 4) organizację realizacji zadań z zakresu ochrony infrastruktury krytycznej.

2a. Plany, o których mowa w ust. 2, są uzgadniane z dyrektorem Centrum i stanowią załączniki funkcjonalne do Krajowego Planu Zarządzania Kryzysowego.

2b. Ministrowie i kierownicy, o których mowa w ust. 1, na potrzeby realizacji zadań z zakresu zarządzania kryzysowego tworzą zespoły zarządzania kryzysowego, w skład których wchodzi kierujący właściwymi komórkami organizacyjnymi urzędu obsługującego ministra lub kierownika, o których mowa w ust. 1, a także inne osoby przez nich wskazane.

2c. Do zadań zespołów, o których mowa w ust. 2b, należy:

- 1) dokonywanie okresowej oceny zagrożeń na potrzeby Raportu;
- 2) opiniowanie projektów planów zarządzania kryzysowego, o których mowa w ust. 2;
- 3) opiniowanie wykazu obiektów, instalacji i urządzeń wchodzących w skład infrastruktury krytycznej w ramach swoich właściwości;
- 4) wypracowywanie wniosków i propozycji dotyczących zapobiegania i przeciwdziałania zagrożeniom.

3. (uchylony)

4. Ministrowie i kierownicy, o których mowa w ust. 1, określają, w drodze zarządzenia, organizację, skład oraz miejsce i tryb pracy zespołów zarządzania kryzysowego.

Art. 12a. (uchylony)

Art. 13. 1. Ministrowie i centralne organy administracji rządowej, do których zakresu działania należą sprawy związane z zapewnieniem bezpieczeństwa narodowego, w tym ochrony ludności lub gospodarczych podstaw bezpieczeństwa państwa, tworzą centra zarządzania kryzysowego.

2. Do zadań centrów, o których mowa w ust. 1, należy:

- 1) pełnienie całodobowego dyżuru w celu zapewnienia przepływu informacji na potrzeby zarządzania kryzysowego;
- 2) współdziałanie z centrami zarządzania kryzysowego organów administracji publicznej;
- 3) nadzór nad funkcjonowaniem systemu wykrywania i alarmowania oraz systemu wczesnego ostrzegania ludności;
- 4) współpraca z podmiotami realizującymi monitoring środowiska;
- 5) współdziałanie z podmiotami prowadzącymi akcje ratownicze, poszukiwawcze i humanitarne;
- 6) dokumentowanie działań podejmowanych przez centrum;
- 7) realizacja zadań stałego dyżuru na potrzeby podwyższania gotowości obronnej państwa;
- 8) współdziałanie na wszystkich szczeblach administracji rządowej w zakresie informowania i przekazywania poleceń do wykonania w systemie całodobowym dla jednostek ochrony zdrowia w przypadkach awaryjnych, losowych, jak również zaburzeń funkcjonowania systemu.

2a. Obowiązek utworzenia centrum zarządzania kryzysowego uznaje się za spełniony jeżeli organ, o którym mowa w ust. 1, utworzył komórkę organizacyjną w urzędzie go obsługującym lub jednostkę organizacyjną jemu podległą lub nadzorowaną, odpowiedzialną za pełnienie całodobowych dyżurów i stwarzającą gwarancję realizacji zadań, o których mowa w ust. 2.

3. Rada Ministrów, w drodze rozporządzenia, określi organy administracji rządowej, które utworzą centra zarządzania kryzysowego, oraz sposób ich

funkcjonowania, uwzględniając w szczególności warunki techniczne i standardy ich wyposażenia oraz procedury współpracy z Rządowym Centrum Bezpieczeństwa i innymi organami administracji publicznej.

Art. 14. 1. Organem właściwym w sprawach zarządzania kryzysowego na terenie województwa jest wojewoda.

2. Do zadań wojewody w sprawach zarządzania kryzysowego należy:

- 1) kierowanie monitorowaniem, planowaniem, reagowaniem i usuwaniem skutków zagrożeń na terenie województwa;
- 2) realizacja zadań z zakresu planowania cywilnego, w tym:
 - a) wydawanie starostom zaleceń do powiatowych planów zarządzania kryzysowego,
 - b) zatwierdzanie powiatowych planów zarządzania kryzysowego,
 - c) przygotowywanie i przedkładanie do zatwierdzenia ministrowi właściwemu do spraw administracji publicznej wojewódzkiego planu zarządzania kryzysowego,
 - d) realizacja wytycznych do wojewódzkich planów zarządzania kryzysowego;
- 3) zarządzanie, organizowanie i prowadzenie szkoleń, ćwiczeń i treningów z zakresu zarządzania kryzysowego;
- 4) wnioskowanie o użycie pododdziałów lub oddziałów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej do wykonywania zadań, o których mowa w art. 25 ust. 3;
- 5) wykonywanie przedsięwzięć wynikających z dokumentów planistycznych wykonywanych w ramach planowania operacyjnego realizowanego w województwie;
- 6) zapobieganie, przeciwdziałanie i usuwanie skutków zdarzeń o charakterze terrorystycznym;
- 6a) współdziałanie z Szefem Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego w zakresie zapobiegania, przeciwdziałania i usuwania skutków zdarzeń o charakterze terrorystycznym;
- 7) organizacja wykonania zadań z zakresu ochrony infrastruktury krytycznej.
- 8) (uchylony)

3. Minister właściwy do spraw administracji publicznej, w uzgodnieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych oraz po zasięgnięciu opinii dyrektora Centrum, wydaje, w drodze zarządzenia, wojewodom wytyczne do wojewódzkich planów zarządzania kryzysowego.

4. Minister właściwy do spraw administracji publicznej w uzgodnieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych zatwierdza wojewódzkie plany zarządzania kryzysowego i ich aktualizacje, po zasięgnięciu opinii dyrektora Centrum.

5. Zadania, o których mowa w ust. 2, wykonuje wojewoda we współpracy z właściwymi organami administracji publicznej.

6. Do zadań komórki organizacyjnej właściwej w sprawach zarządzania kryzysowego w urzędzie wojewódzkim należy w szczególności:

- 1) gromadzenie i przetwarzanie danych oraz ocena zagrożeń występujących na obszarze województwa;
- 2) monitorowanie, analizowanie i prognozowanie rozwoju zagrożeń na obszarze województwa;
- 3) dostarczanie niezbędnych informacji dotyczących aktualnego stanu bezpieczeństwa dla wojewódzkiego zespołu zarządzania kryzysowego, zespołu zarządzania kryzysowego działającego w urzędzie obsługującym ministra właściwego do spraw wewnętrznych oraz Centrum;
- 4) współpraca z powiatowymi zespołami zarządzania kryzysowego;
- 5) zapewnienie funkcjonowania wojewódzkiego zespołu zarządzania kryzysowego, w tym dokumentowanie jego prac;
- 6) realizacja zadań stałego dyżuru w ramach gotowości obronnej państwa;
- 7) opracowywanie i aktualizacja wojewódzkiego planu zarządzania kryzysowego;
- 8) przygotowywanie, w oparciu o analizę zagrożeń w poszczególnych powiatach, zaleceń wojewody do powiatowych planów zarządzania kryzysowego;
- 9) opiniowanie oraz przedkładanie do zatwierdzenia wojewodzie powiatowych planów zarządzania kryzysowego;
- 10) gromadzenie i przetwarzanie informacji dotyczących infrastruktury krytycznej zlokalizowanej na terenie województwa;

- 11) planowanie wsparcia innych organów właściwych w sprawach zarządzania kryzysowego;
- 12) planowanie użycia pododdziałów lub oddziałów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej do wykonywania zadań, o których mowa w art. 25 ust. 3;
- 13) planowanie wsparcia przez organy administracji publicznej realizacji zadań Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej.

7. Organem pomocniczym wojewody w zapewnieniu wykonywania zadań zarządzania kryzysowego jest wojewódzki zespół zarządzania kryzysowego, powoływany przez wojewodę, który określa jego skład, organizację, siedzibę oraz tryb pracy, zwany dalej „zespołem wojewódzkim”.

8. Do zadań zespołu wojewódzkiego należy w szczególności:

- 1) ocena występujących i potencjalnych zagrożeń mogących mieć wpływ na bezpieczeństwo publiczne i prognozowanie tych zagrożeń;
- 2) przygotowywanie propozycji działań i przedstawianie wojewodzie wniosków dotyczących wykonania, zmiany lub zaniechania działań ujętych w wojewódzkim planie zarządzania kryzysowego;
- 3) przekazywanie do wiadomości publicznej informacji związanych z zagrożeniami;
- 4) opiniowanie wojewódzkiego planu zarządzania kryzysowego.
- 5) (uchylony)

9. W skład zespołu wojewódzkiego wchodzi wojewoda jako przewodniczący, kierownik komórki organizacyjnej właściwej w sprawach zarządzania kryzysowego w urzędzie wojewódzkim jako zastępca przewodniczącego, a także inne osoby wskazane przez przewodniczącego w zależności od potrzeb spośród:

- 1) kierowników zespolonych służb, inspekcji i straży wojewódzkich;
- 2) osób zatrudnionych w urzędzie wojewódzkim lub w jednostkach organizacyjnych służb, inspekcji i straży wojewódzkich;
- 3) osób zatrudnionych w Państwowym Gospodarstwie Wodnym Wody Polskie oraz Instytucie Meteorologii i Gospodarki Wodnej.

10. W skład zespołu wojewódzkiego wchodzi również szef wojewódzkiego sztabu wojskowego lub jego przedstawiciel.

11. W skład zespołu wojewódzkiego może wchodzić przedstawiciel samorządu województwa, wyznaczony przez marszałka województwa.

12. W skład zespołu wojewódzkiego mogą wchodzić inne osoby zaproszone przez przewodniczącego.

Art. 15. Zarząd województwa uczestniczy w realizacji zadań z zakresu zarządzania kryzysowego, w tym planowania cywilnego, wynikających z jego kompetencji.

Art. 16. 1. Tworzy się wojewódzkie centra zarządzania kryzysowego, których obsługę zapewniają komórki organizacyjne właściwe w sprawach zarządzania kryzysowego w urzędach wojewódzkich.

2. Do zadań wojewódzkich centrów zarządzania kryzysowego należy:

- 1) pełnienie całodobowego dyżuru w celu zapewnienia przepływu informacji na potrzeby zarządzania kryzysowego;
- 2) współdziałanie z centrami zarządzania kryzysowego organów administracji publicznej;
- 3) nadzór nad funkcjonowaniem systemu wykrywania i alarmowania oraz systemu wczesnego ostrzegania ludności;
- 4) współpraca z podmiotami realizującymi monitoring środowiska;
- 5) współdziałanie z podmiotami prowadzącymi akcje ratownicze, poszukiwawcze i humanitarne;
- 6) dokumentowanie działań podejmowanych przez centrum;
- 7) realizacja zadań stałego dyżuru na potrzeby podwyższania gotowości obronnej państwa.
- 8) (uchylony)

3. Wojewódzkie centra zarządzania kryzysowego wykonują zadania określone w art. 22 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 24 lipca 2015 r. – Prawo o zgromadzeniach (Dz. U. z 2018 r. poz. 408 i 1000).

Art. 17. 1. Organem właściwym w sprawach zarządzania kryzysowego na obszarze powiatu jest starosta jako przewodniczący zarządu powiatu.

2. Do zadań starosty w sprawach zarządzania kryzysowego należy:

- 1) kierowanie monitorowaniem, planowaniem, reagowaniem i usuwaniem skutków zagrożeń na terenie powiatu;

- 2) realizacja zadań z zakresu planowania cywilnego, w tym:
 - a) opracowywanie i przedkładanie wojewodzie do zatwierdzenia powiatowego planu zarządzania kryzysowego,
 - b) realizacja zaleceń do powiatowych planów zarządzania kryzysowego,
 - c) wydawanie organom gminy zaleceń do gminnego planu zarządzania kryzysowego,
 - d) zatwierdzanie gminnego planu zarządzania kryzysowego;
- 3) zarządzanie, organizowanie i prowadzenie szkoleń, ćwiczeń i treningów z zakresu zarządzania kryzysowego;
- 4) wykonywanie przedsięwzięć wynikających z planu operacyjnego funkcjonowania powiatów i miast na prawach powiatu;
- 5) zapobieganie, przeciwdziałanie i usuwanie skutków zdarzeń o charakterze terrorystycznym;
- 5a) współdziałanie z Szefem Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego w zakresie przeciwdziałania, zapobiegania i usuwania skutków zdarzeń o charakterze terrorystycznym;
- 6) organizacja i realizacja zadań z zakresu ochrony infrastruktury krytycznej.

3. Zadania, o których mowa w ust. 2, starosta wykonuje przy pomocy powiatowej administracji zespolonej i jednostek organizacyjnych powiatu.

4. Starosta wykonuje zadania zarządzania kryzysowego przy pomocy powiatowego zespołu zarządzania kryzysowego powołanego przez starostę, który określa jego skład, organizację, siedzibę oraz tryb pracy, zwanego dalej „zespołem powiatowym”.

5. Zespół powiatowy wykonuje na obszarze powiatu zadania przewidziane dla zespołu wojewódzkiego.

6. W skład zespołu powiatowego, którego pracami kieruje starosta, wchodzi osoby powołane spośród:

- 1) osób zatrudnionych w starostwie powiatowym, powiatowych jednostkach organizacyjnych lub jednostkach organizacyjnych stanowiących aparat pomocniczy kierowników zespolonych służb, inspekcji i straży powiatowych;
- 2) przedstawicieli społecznych organizacji ratowniczych.

7. W skład zespołu powiatowego mogą wchodzić inne osoby zaproszone przez starostę.

Art. 18. 1. Tworzy się powiatowe centra zarządzania kryzysowego.

2. Powiatowe centra zarządzania kryzysowego zapewniają przepływ informacji na potrzeby zarządzania kryzysowego oraz wykonują odpowiednio zadania, o których mowa w art. 16 ust. 2.

3. Organizację, siedzibę oraz tryb pracy powiatowego centrum zarządzania kryzysowego, w tym sposób całodobowego alarmowania członków zespołu zarządzania kryzysowego oraz sposób zapewnienia całodobowego obiegu informacji w sytuacjach kryzysowych, określa starosta.

4. W miejscowościach będących jednocześnie siedzibami powiatów i miast na prawach powiatu, na podstawie porozumienia zawartego między tymi jednostkami samorządu terytorialnego, może być tworzone wspólne centrum zarządzania kryzysowego obejmujące zasięgiem działania obszar obu jednostek samorządu terytorialnego.

Art. 19. 1. Organem właściwym w sprawach zarządzania kryzysowego na terenie gminy jest wójt, burmistrz, prezydent miasta.

2. Do zadań wójta, burmistrza, prezydenta miasta w sprawach zarządzania kryzysowego należy:

- 1) kierowanie monitorowaniem, planowaniem, reagowaniem i usuwaniem skutków zagrożeń na terenie gminy;
- 2) realizacja zadań z zakresu planowania cywilnego, w tym:
 - a) realizacja zaleceń do gminnego planu zarządzania kryzysowego,
 - b) opracowywanie i przedkładanie staroście do zatwierdzenia gminnego planu zarządzania kryzysowego;
- 3) zarządzanie, organizowanie i prowadzenie szkoleń, ćwiczeń i treningów z zakresu zarządzania kryzysowego;
- 4) wykonywanie przedsięwzięć wynikających z planu operacyjnego funkcjonowania gmin i gmin o statusie miasta;
- 5) zapobieganie, przeciwdziałanie i usuwanie skutków zdarzeń o charakterze terrorystycznym;
- 5a) współdziałanie z Szefem Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego w zakresie przeciwdziałania, zapobiegania i usuwania skutków zdarzeń o charakterze terrorystycznym;
- 6) organizacja i realizacja zadań z zakresu ochrony infrastruktury krytycznej.

3. Zadania, o których mowa w ust. 2, wójt, burmistrz, prezydent miasta wykonuje przy pomocy komórki organizacyjnej urzędu gminy (miasta) właściwej w sprawach zarządzania kryzysowego.

4. Organem pomocniczym wójta, burmistrza, prezydenta miasta w zapewnieniu wykonywania zadań zarządzania kryzysowego jest gminny zespół zarządzania kryzysowego powoływany przez wójta, burmistrza, prezydenta miasta, który określa jego skład, organizację, siedzibę oraz tryb pracy, zwany dalej „zespołem gminnym”.

5. Zespół gminny wykonuje na obszarze gminy zadania przewidziane dla zespołu wojewódzkiego.

6. W skład zespołu gminnego, którego pracami kieruje wójt, burmistrz, prezydent miasta, wchodzi osoby powołane spośród:

- 1) osób zatrudnionych w urzędzie gminy, gminnych jednostkach organizacyjnych lub jednostkach pomocniczych;
- 2) pracowników zespolonych służb, inspekcji i straży, skierowanych przez przełożonych do wykonywania zadań w tym zespole na wniosek wójta, burmistrza, prezydenta miasta;
- 3) przedstawicieli społecznych organizacji ratowniczych.

7. W skład zespołu gminnego mogą wchodzić inne osoby zaproszone przez wójta, burmistrza, prezydenta miasta.

Art. 20. 1. Wójt, burmistrz, prezydent miasta zapewnia na obszarze gminy (miasta) realizację następujących zadań:

- 1) całodobowe alarmowanie członków gminnego zespołu zarządzania kryzysowego, a w sytuacjach kryzysowych zapewnienie całodobowego dyżuru w celu zapewnienia przepływu informacji oraz dokumentowania prowadzonych czynności;
- 2) współdziałanie z centrami zarządzania kryzysowego organów administracji publicznej;
- 3) nadzór nad funkcjonowaniem systemu wykrywania i alarmowania oraz systemu wczesnego ostrzegania ludności;
- 4) współpracę z podmiotami realizującymi monitoring środowiska;
- 5) współdziałanie z podmiotami prowadzącymi akcje ratownicze, poszukiwawcze i humanitarne;

6) realizację zadań stałego dyżuru na potrzeby podwyższania gotowości obronnej państwa.

2. W celu realizacji zadań, o których mowa w ust. 1, wójt, burmistrz, prezydent miasta może tworzyć gminne (miejskie) centra zarządzania kryzysowego.

2a. W przypadku utworzenia, gminne (miejskie) centrum zarządzania kryzysowego wykonuje zadania określone w art. 22 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 24 lipca 2015 r. – Prawo o zgromadzeniach.

3. Art. 18 ust. 4 stosuje się odpowiednio.

[Art. 20a. Organy właściwe w sprawach zarządzania kryzysowego oraz dyrektor Centrum mają prawo żądania udzielenia informacji, gromadzenia i przetwarzania danych niezbędnych do realizacji zadań określonych w ustawie.]

<Art. 20a. Organy właściwe w sprawach zarządzania kryzysowego mają prawo żądania udzielenia informacji, gromadzenia i przetwarzania danych niezbędnych do realizacji zadań określonych w ustawie.>

Nowe brzmienie art. 20a i dodany art. 20b wejdą w życie z dn. 12.12.2018 r. (Dz. U. z 2018 r. poz. 1188).

<Art. 20b. Ministrowie kierujący działami administracji rządowej, kierownicy urzędów centralnych, wojewodowie, starostowie, wójtowie, burmistrzowie, prezydenci miast, właściciele oraz posiadacze samoistni i zależni obiektów, instalacji, urządzeń i usług infrastruktury krytycznej są obowiązani do udzielania dyrektorowi Centrum, w wyznaczonym terminie, żądanych przez niego informacji i wyjaśnień niezbędnych do realizacji zadań Centrum określonych w ustawie.>

Art. 21. Obowiązek podjęcia działań w zakresie zarządzania kryzysowego spoczywa na tym organie właściwym w sprawach zarządzania kryzysowego, który pierwszy otrzymał informację o wystąpieniu zagrożenia. Organ ten niezwłocznie informuje o zaistniałym zdarzeniu organy odpowiednio wyższego i niższego szczebla, przedstawiając jednocześnie swoją ocenę sytuacji oraz informację o zamierzonych działaniach.

<Art. 21a. 1. Ministrowie kierujący działami administracji rządowej, kierownicy urzędów centralnych oraz wojewodowie niezwłocznie informują dyrektora Centrum o zagrożeniu, które może skutkować wystąpieniem na

Dodany art. 21a wejdzie w życie z dn. 12.12.2018 r. (Dz. U. z 2018 r. poz. 1188).

wskazanym obszarze sytuacji kryzysowej, oraz o konieczności powiadomienia ludności o zagrożeniu.

2. Właściciele oraz posiadacze samoistni i zależni obiektów, instalacji, urządzeń i usług infrastruktury krytycznej niezwłocznie informują dyrektora Centrum oraz właściwe terytorialnie wojewódzkie centrum zarządzania kryzysowego o zakłóceniu funkcjonowania tej infrastruktury, które może skutkować wystąpieniem na wskazanym obszarze sytuacji kryzysowej.

3. Operator ruchomej publicznej sieci telekomunikacyjnej w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 16 lipca 2004 r. – Prawo telekomunikacyjne (Dz. U. z 2017 r. poz. 1907 i 2201 oraz z 2018 r. poz. 106, 138, 650 i 1118), zwany dalej „operatorem”, jest obowiązany do niezwłocznego, nieodpłatnego wysłania, na żądanie dyrektora Centrum, komunikatu do wszystkich użytkowników końcowych na określonym przez niego obszarze.

4. Rada Ministrów określi, w drodze rozporządzenia, sposób i tryb współpracy dyrektora Centrum z operatorem w celu realizacji obowiązku, o którym mowa w ust. 3, niezbędne elementy komunikatu oraz sposób jego przekazania użytkownikom końcowym, mając na uwadze konieczność:

- 1) zapewnienia efektywnego i niezakłóconego przepływu informacji między Centrum a operatorem;**
- 2) zapewnienia sprawnej dystrybucji komunikatu na obszarze zagrożonym wystąpieniem sytuacji kryzysowej oraz łatwości zrozumienia treści zawartych w komunikacie i zastosowania się do nich.>**

Art. 22. Ministrowie kierujący działami administracji rządowej, kierownicy urzędów centralnych, wojewodowie, starostowie i wójtowie, burmistrzowie, prezydenci miast mogą powoływać ekspertów do udziału w pracach właściwych zespołów zarządzania kryzysowego.

Art. 23. (uchylony)

Art. 24. (uchylony)

Art. 25. 1. Jeżeli w sytuacji kryzysowej użycie innych sił i środków jest niemożliwe lub może okazać się niewystarczające, o ile inne przepisy nie stanowią inaczej, Minister Obrony Narodowej, na wniosek wojewody, może przekazać do jego dyspozycji pododdziały lub oddziały Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej,

zwane dalej „oddziałami Sił Zbrojnych”, wraz ze skierowaniem ich do wykonywania zadań z zakresu zarządzania kryzysowego.

2. W realizacji zadań z zakresu zarządzania kryzysowego mogą uczestniczyć oddziały Sił Zbrojnych, stosownie do ich przygotowania specjalistycznego, zgodnie z wojewódzkim planem zarządzania kryzysowego.

3. Do zadań, o których mowa w ust. 2, należy:

- 1) współdziałanie w monitorowaniu zagrożeń;
- 2) wykonywanie zadań związanych z oceną skutków zjawisk zaistniałych na obszarze występowania zagrożeń;
- 3) wykonywanie zadań poszukiwawczo-ratowniczych;
- 4) ewakuowanie uszkodzonej ludności i mienia;
- 5) wykonywanie zadań mających na celu przygotowanie warunków do czasowego przebywania ewakuowanej ludności w wyznaczonych miejscach;
- 6) współdziałanie w ochronie mienia pozostawionego na obszarze występowania zagrożeń;
- 7) izolowanie obszaru występowania zagrożeń lub miejsca prowadzenia akcji ratowniczej;
- 8) wykonywanie prac zabezpieczających, ratowniczych i ewakuacyjnych przy zagrożonych obiektach budowlanych i zabytkach;
- 9) prowadzenie prac wymagających użycia specjalistycznego sprzętu technicznego lub materiałów wybuchowych będących w zasobach Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej;
- 10) usuwanie materiałów niebezpiecznych i ich unieszkodliwianie, z wykorzystaniem sił i środków będących na wyposażeniu Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej;
- 11) likwidowanie skażeń chemicznych oraz skażeń i zakażeń biologicznych;
- 12) usuwanie skażeń promieniotwórczych;
- 13) wykonywanie zadań związanych z naprawą i odbudową infrastruktury technicznej;
- 14) współdziałanie w zapewnieniu przejezdności szlaków komunikacyjnych;
- 15) udzielanie pomocy medycznej i wykonywanie zadań sanitarnohigienicznych i przeciwepidemicznych.
- 16) (uchylony)

4. Plan, o którym mowa w ust. 2, podlega uzgodnieniu z właściwymi organami wskazanymi przez Ministra Obrony Narodowej.

5. Oddziały Sił Zbrojnych mogą być przekazane do dyspozycji wojewody w składzie etatowym albo jako tworzone doraźnie zgrupowania zadaniowe.

6. Koordynowanie udziału oddziałów Sił Zbrojnych w realizacji zadań, o których mowa w ust. 3, w zależności od obszaru występowania zagrożeń, zapewniają odpowiednio organy, o których mowa w art. 14 ust. 1, art. 17 ust. 1 i art. 19 ust. 1. Obejmuje ono przedsięwzięcia mające na celu sprawne włączenie oddziałów Sił Zbrojnych do realizacji zadań, z uwzględnieniem czasu i miejsca ich użycia oraz sposobu współdziałania z innymi podmiotami.

7. Zadania dla oddziałów Sił Zbrojnych organy, o których mowa w art. 14 ust. 1, art. 17 ust. 1 i art. 19 ust. 1, przekazują wyłącznie ich dowódcom.

8. Dowodzenie oddziałami Sił Zbrojnych odbywa się na zasadach określonych w regulaminach wojskowych i według procedur obowiązujących w Siłach Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej.

9. Użycie oddziałów Sił Zbrojnych w sytuacji kryzysowej nie może zagrozić ich zdolności do realizacji zadań wynikających z Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej i ratyfikowanych umów międzynarodowych.

Art. 26. 1. Finansowanie wykonywania zadań własnych z zakresu zarządzania kryzysowego na poziomie gminnym, powiatowym i wojewódzkim planuje się w ramach budżetów odpowiednio gmin, powiatów i samorządów województw.

2. Finansowanie wykonywania zadań z zakresu zarządzania kryzysowego na poziomie krajowym planuje się w ramach budżetu państwa w częściach, którymi dysponują wojewodowie, minister właściwy do spraw wewnętrznych i inni ministrowie kierujący działami administracji rządowej oraz centralne organy administracji rządowej.

3. Na finansowanie zadań zleconych z zakresu administracji rządowej, o których mowa w ust. 2, jednostki samorządu terytorialnego otrzymują z budżetu państwa dotacje celowe w wysokości zapewniającej realizację tych zadań.

4. W budżecie jednostki samorządu terytorialnego tworzy się rezerwę celową na realizację zadań własnych z zakresu zarządzania kryzysowego w wysokości nie mniejszej niż 0,5% wydatków budżetu jednostki samorządu terytorialnego,

pomniejszych o wydatki inwestycyjne, wydatki na wynagrodzenia i pochodne oraz wydatki na obsługę długu.

5. Na dofinansowanie zadań własnych z zakresu zarządzania kryzysowego jednostki samorządu terytorialnego mogą otrzymywać dotacje celowe z budżetu państwa.

[6. Zasady otrzymywania i rozliczania dotacji, o których mowa w ust. 3 i 5, określają przepisy ustawy z dnia 30 czerwca 2005 r. o finansach publicznych (Dz. U. poz. 2104, z późn. zm.¹⁾)²⁾ i ustawy z dnia 13 listopada 2003 r. o dochodach jednostek samorządu terytorialnego (Dz. U. z 2017 r. poz. 1453, 2203 i 2260 oraz z 2018 r. poz. 317).]

<6. Zasady otrzymywania i rozliczania dotacji, o których mowa w ust. 3 i 5, określają przepisy ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2017 r. poz. 2077 oraz z 2018 r. poz. 62 i 1000) i ustawy z dnia 13 listopada 2003 r. o dochodach jednostek samorządu terytorialnego (Dz. U. z 2017 r. poz. 1453, 2203 i 2260 oraz z 2018 r. poz. 317).>

Zmiana w ust. 6 w art. 26 wejdzie w życie z dn. 12.12.2018 r. (Dz. U. z 2018 r. poz. 1188).

Art. 27. (pominięty)

Art. 28. (pominięty)

Art. 29. (pominięty)

Art. 30. (pominięty)

Art. 31. (pominięty)

Art. 32. Gminne zespoły reagowania, powiatowe zespoły reagowania kryzysowego i wojewódzkie zespoły reagowania kryzysowego, utworzone na podstawie ustawy z dnia 18 kwietnia 2002 r. o stanie klęski żywiołowej, stają się z dniem wejścia w życie niniejszej ustawy odpowiednio gminnymi zespołami

¹⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2005 r. poz. 1420, z 2006 r. poz. 319, 708, 1217, 1218, 1381 i 1832, z 2007 r. poz. 560, 587, 791 i 984, z 2008 r. poz. 1112, 1317, 1370 i 1505 oraz z 2009 r. poz. 100, 504, 619, 666 i 1277.

²⁾ Obecnie przepisów ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2017 r. poz. 2077 oraz z 2018 r. poz. 62 i 1000), która weszła w życie z dniem 1 stycznia 2010 r., na podstawie art. 118 ust. 3 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. – Przepisy wprowadzające ustawę o finansach publicznych (Dz. U. poz. 1241 i 1706, z 2010 r. poz. 620, 685, 1020, 1078, 1475 i 1578, z 2011 r. poz. 1016, 1061 i 1170, z 2012 r. poz. 986, 1456 i 1548 oraz z 2014 r. poz. 1457).

zarządzania kryzysowego, powiatowymi zespołami zarządzania kryzysowego i wojewódzkimi zespołami zarządzania kryzysowego.

Art. 33. Prezes Rady Ministrów powoła, w drodze zarządzenia, Pełnomocnika Rządu do spraw organizacji Rządowego Centrum Bezpieczeństwa.

Art. 34. 1. Plany, o których mowa w art. 5 ust. 1 i art. 6 ust. 2, są sporządzane w terminie 12 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy.

2. Plany sporządzane w terminie, o którym mowa w ust. 1, mogą nie zawierać map, o których mowa w art. 5 ust. 2 pkt 1 lit. a.

Art. 35. Ustawa wchodzi w życie po upływie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia³⁾, z wyjątkiem art. 33, który wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

³⁾ Ustawa została ogłoszona w dniu 21 maja 2007 r.

541

ROZPORZĄDZENIE RADY MINISTRÓW

z dnia 30 kwietnia 2010 r.

w sprawie Narodowego Programu Ochrony Infrastruktury Krytycznej

Na podstawie art. 5b ust. 9 ustawy z dnia 26 kwietnia 2007 r. o zarządzaniu kryzysowym (Dz. U. Nr 89, poz. 590, z późn. zm.¹⁾) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa sposób realizacji obowiązków i współpracy w zakresie Narodowego Programu Ochrony Infrastruktury Krytycznej przez organy administracji publicznej i służby odpowiedzialne za bezpieczeństwo narodowe za właścicielami oraz posiadaczami samodzielnymi i zależnymi obiektów, instalacji, urządzeń i usług infrastruktury krytycznej, zwanymi dalej „operatorami infrastruktury krytycznej”, oraz innymi organami i służbami publicznymi.

§ 2. Ilekroć w rozporządzeniu jest mowa o uczestnikach Programu, należy przez to rozumieć organy administracji publicznej i służby odpowiedzialne za bezpieczeństwo narodowe, operatorów infrastruktury krytycznej oraz inne organy i służby publiczne, które realizują obowiązki określone w ustawie z dnia 26 kwietnia 2007 r. o zarządzaniu kryzysowym, zwanej dalej „ustawą”, i współpracują w zakresie Narodowego Programu Ochrony Infrastruktury Krytycznej.

§ 3. W celu sporządzenia Narodowego Programu Ochrony Infrastruktury Krytycznej, zwanego dalej „Programem”, dyrektor Rządowego Centrum Bezpieczeństwa, zwany dalej „dyrektorem Centrum”, opracowuje kryteria pozwalające wyodrębnić infrastrukturę krytyczną w ramach systemów, o których mowa w art. 3 pkt 2 ustawy, zwane dalej „kryteriami”, i przekazuje je do uzgodnień ministrom i kierownikom urzędów centralnych, o których mowa w art. 5b ust. 3 ustawy.

§ 4. 1. Po uzgodnieniu kryteriów dyrektor Centrum przekazuje je, według właściwości, ministrom i kierownikom urzędów centralnych, o których mowa w art. 5b ust. 3 ustawy.

2. W terminie 6 tygodni od daty otrzymania kryteriów ministrowie i kierownicy urzędów centralnych, o których mowa w ust. 1, każdy według swojej właściwości, przedkładają dyrektorowi Centrum propozycje infrastruktury krytycznej do zamieszczenia w wykazie, o którym mowa w art. 5b ust. 7 pkt 1 ustawy.

3. Dyrektor Centrum, w terminie 6 tygodni od dnia otrzymania propozycji, o których mowa w ust. 2, po dokonaniu weryfikacji zgodności z kryteriami sporządza wykaz w postaci tabeli obejmującej:

- 1) nazwę i lokalizację infrastruktury krytycznej;
- 2) podległość organizacyjną, w tym w stosunku do ministrów i kierowników urzędów centralnych, jeśli taka występuje;

3) dane operatora infrastruktury krytycznej;

4) dane zarządzającego w imieniu operatora infrastruktury krytycznej, jeśli taki występuje.

§ 5. 1. Ministrowie i kierownicy urzędów centralnych, o których mowa w art. 5b ust. 3 ustawy, w terminie 6 miesięcy od dnia otrzymania kryteriów, przygotowują, w zakresie ich właściwości, i przedkładają dyrektorowi Centrum informacje zawierające:

- 1) charakterystykę obszaru zadaniowego pozostającego w ich właściwości, obejmującą identyfikację jego zasobów, podsystemów, funkcji i zależności od innych systemów infrastruktury krytycznej;
- 2) propozycje wymagań i standardów pozwalających zapewnić ciągłość funkcjonowania infrastruktury krytycznej;
- 3) ogólną ocenę ryzyka dla funkcjonowania opisywanego obszaru zadaniowego, uwzględniającą zagrożenia, podatności na zagrożenie oraz konsekwencje zakłócenia funkcjonowania infrastruktury krytycznej;
- 4) propozycje priorytetów w zakresie odtwarzania infrastruktury krytycznej;
- 5) możliwe sposoby zapobiegania zakłóceniom funkcjonowania obszaru zadaniowego będącym skutkiem zakłócenia funkcjonowania infrastruktury krytycznej;
- 6) propozycje programów badawczych i rozwojowych mogących przyczynić się do zwiększenia bezpieczeństwa infrastruktury krytycznej.

2. Mając na względzie zapewnienie spójności i kompletności Programu, dyrektor Centrum może wystąpić o przekazanie także innych niż określone w ust. 1 informacji, jeżeli uzna je za niezbędne do umieszczenia w Programie.

3. Minister kierujący więcej niż jednym obszarem zadaniowym sporządza jedną informację zawierającą elementy, o których mowa w ust. 1, uwzględniając wszystkie obszary zadaniowe pozostające w jego właściwości.

4. Informacje, o których mowa w ust. 1, są sporządzane w postaci papierowej i elektronicznej.

5. Informacje w postaci elektronicznej wykonuje się z wykorzystaniem standardowego oprogramowania komputerowego, umożliwiającego przenoszenie, kopiowanie i wymianę danych.

§ 6. 1. Na podstawie przedłożonych informacji, o których mowa w § 5, dyrektor Centrum opracowuje projekt Programu, który podlega uzgodnieniu z uczestnikami Programu.

¹⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2009 r. Nr 11, poz. 59, Nr 65, poz. 553, Nr 85, poz. 716 i Nr 131, poz. 1076.

2. Uczestnicy Programu mogą wносить do projektu uwagi i zastrzeżenia wraz z uzasadnieniem swojego stanowiska.

3. Dyrektor Centrum, po rozpatrzeniu uwag i zastrzeżeń, przedstawia projekt Programu Radzie Ministrów wraz z protokołem rozbieżności, w terminie jednego miesiąca od daty dokonania ostatniego uzgodnienia.

§ 7. 1. Stworzenie warunków do poprawy bezpieczeństwa infrastruktury krytycznej nastąpi przez:

- 1) realizację wyznaczonych priorytetów oraz celów Programu;
- 2) zapewnienie warunków do doskonalenia ochrony i ciągłości funkcjonowania infrastruktury krytycznej;
- 3) przygotowanie na sytuacje kryzysowe mogące być skutkiem zakłócenia funkcjonowania infrastruktury krytycznej lub niekorzystnie wpłynąć na tę infrastrukturę;
- 4) przygotowanie do reagowania w sytuacjach zniszczenia lub zakłócenia funkcjonowania infrastruktury krytycznej;
- 5) zapewnienie warunków do odtwarzania infrastruktury krytycznej;
- 6) przestrzeganie standardów oraz wymagań zawartych w Programie;
- 7) współpracę w realizacji Programu.

2. Współpraca w realizacji Programu polega na utrzymywaniu kontaktów pomiędzy jego uczestnikami przez konferencje, seminaria, prowadzenie forum dyskusyjnego, przygotowanie i udział w ćwiczeniach i szkoleniach oraz wymianę informacji dotyczących:

- 1) identyfikacji obszarów działań niezbędnych w celu podniesienia poziomu ochrony infrastruktury krytycznej;
- 2) zidentyfikowanych zagrożeń dla infrastruktury krytycznej;
- 3) spodziewanego lub zaobserwowanego zwiększenia zapotrzebowania na usługi lub produkty dostarczane przez operatorów infrastruktury krytycznej;
- 4) spodziewanych przerw lub zakłóceń w dostawach usług lub produktów dostarczanych przez operatorów infrastruktury krytycznej;
- 5) wsparcia działań podejmowanych przez operatorów infrastruktury krytycznej w przypadku zniszczenia lub zakłócenia funkcjonowania tej infrastruktury;

6) ochrony infrastruktury krytycznej, funkcjonowania wewnętrznych mechanizmów tej ochrony i zarządzania kryzysowego;

7) przygotowania i aktualizacji Programu.

§ 8. Ministrowie i kierownicy urzędów centralnych, o których mowa w art. 5b ust. 2 pkt 2 ustawy, w zakresie wynikającym z § 7 koordynują współpracę pomiędzy operatorami infrastruktury krytycznej w danym systemie oraz zapewniają wymianę informacji pomiędzy administracją publiczną a tymi operatorami.

§ 9. 1. Aktualizacja Programu jest dokonywana w zależności od potrzeb z własnej inicjatywy dyrektora Centrum lub na uzasadniony wniosek uczestnika Programu.

2. W przypadku aktualizacji Programu przepisy § 6 stosuje się odpowiednio.

§ 10. Dyrektor Centrum w terminie 6 tygodni od dnia zatwierdzenia Programu:

- 1) opracowuje wyciągi z wykazu, o którym mowa w art. 5b ust. 7 pkt 1 ustawy, dla:
 - a) ministrów i kierowników urzędów centralnych odpowiedzialnych za systemy, o których mowa w art. 3 pkt 2 ustawy,
 - b) wojewodów — w zakresie infrastruktury krytycznej znajdującej się na terenie województw;
- 2) informuje na piśmie operatorów infrastruktury krytycznej o ujęciu w wykazie obiektów, instalacji, urządzeń i usług wchodzących w skład infrastruktury krytycznej.

§ 11. 1. Wykaz podlega aktualizacji.

2. Aktualizację przeprowadza dyrektor Centrum z własnej inicjatywy albo na wniosek właściwego ministra lub kierownika urzędu centralnego odpowiedzialnego za dany system, o którym mowa w art. 3 pkt 2 ustawy, wojewody lub operatora infrastruktury krytycznej.

3. Wyciągi i informacje, o których mowa w § 10, dyrektor Centrum sporządza w terminie 30 dni od daty aktualizacji wykazu.

§ 12. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Prezes Rady Ministrów: *D. Tusk*

542

ROZPORZĄDZENIE RADY MINISTRÓW

z dnia 30 kwietnia 2010 r.

w sprawie planów ochrony infrastruktury krytycznej

Na podstawie art. 6 ust. 7 ustawy z dnia 26 kwietnia 2007 r. o zarządzaniu kryzysowym (Dz. U. Nr 89, poz. 590, z późn. zm.¹⁾) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) sposób tworzenia, aktualizacji oraz strukturę planów ochrony infrastruktury krytycznej opracowywanych przez właścicieli oraz posiadaczy samoistnych i zależnych obiektów, instalacji lub urządzeń infrastruktury krytycznej, zwanych dalej „operatorami infrastruktury krytycznej”;
- 2) warunki i tryb uznania spełnienia obowiązku posiadania planu odpowiadającego wymogom planu ochrony infrastruktury krytycznej.

§ 2. 1. Plan ochrony infrastruktury krytycznej, zwany dalej „planem”, sporządza się w postaci papierowej i elektronicznej.

2. Plan w postaci elektronicznej sporządza się z wykorzystaniem standardowego oprogramowania komputerowego, umożliwiającego przenoszenie, kopiowanie i wymianę danych.

3. Elementami struktury planu są:

- 1) dane ogólne:
 - a) obejmujące nazwę i lokalizację infrastruktury krytycznej,
 - b) pozwalające zidentyfikować operatora infrastruktury krytycznej: nazwa, adres i siedziba, numery REGON, NIP i KRS,
 - c) pozwalające zidentyfikować zarządzającego przedsiębiorstwem w imieniu operatora infrastruktury krytycznej: nazwa, adres i siedziba, numery REGON, NIP i KRS,
 - d) obejmujące w zakresie niezbędnym do realizacji zadań wynikających z ustawy z dnia 26 kwietnia 2007 r. o zarządzaniu kryzysowym, zwanej dalej „ustawą” — dane służbowe osoby, o której mowa w art. 6 ust. 5a ustawy, odpowiedzialnej za utrzymywanie kontaktów z podmiotami właściwymi w zakresie ochrony infrastruktury krytycznej,
 - e) obejmujące imię i nazwisko osoby sporządzającej plan;
- 2) dane infrastruktury krytycznej obejmujące:
 - a) charakterystykę i podstawowe parametry techniczne,

- b) plan (mapę) z naniesieniem lokalizacji obiektów, instalacji lub systemu,
- c) funkcjonalne połączenia z innymi obiektami, instalacjami, urządzeniami lub usługami;

3) charakterystyka:

- a) zagrożeń dla infrastruktury krytycznej oraz oceny ryzyka ich wystąpienia wraz z przewidywanymi scenariuszami rozwoju zdarzeń,
- b) zależności infrastruktury krytycznej od pozostałych systemów infrastruktury krytycznej oraz możliwości zakłócenia jej funkcjonowania w wyniku zakłóceń powstałych w pozostałych systemach infrastruktury krytycznej,
- c) zasobów własnych możliwych do wykorzystania w celu ochrony infrastruktury krytycznej,
- d) zasobów właściwych terytorialnie organów, możliwych do wykorzystania w celu ochrony infrastruktury krytycznej;

4) zasadnicze warianty:

- a) działania w sytuacji zagrożenia lub zakłócenia funkcjonowania infrastruktury krytycznej,
- b) zapewnienia ciągłości funkcjonowania infrastruktury krytycznej,
- c) odtwarzania infrastruktury krytycznej;

5) zasady współpracy z właściwymi miejscowo:

- a) centrami zarządzania kryzysowego,
- b) organami administracji publicznej.

4. Plan podpisuje operator infrastruktury krytycznej.

5. Operator infrastruktury krytycznej może zawrzeć w planie inne elementy niewymienione w ust. 3, biorąc pod uwagę specyfikę infrastruktury krytycznej lub charakterystykę zagrożeń.

6. Do planu stosuje się przepisy o ochronie informacji niejawnych lub o ochronie tajemnicy przedsiębiorstwa.

§ 3. Operator infrastruktury krytycznej sporządza plan w terminie 9 miesięcy od daty otrzymania od dyrektora Rządowego Centrum Bezpieczeństwa, zwanego dalej „dyrektorem Centrum”, informacji o ujęciu w wykazie, o której mowa w art. 5b ust. 7 pkt 4 ustawy.

§ 4. 1. Plan wymaga uzgodnienia:

- 1) w zakresie ich dotyczącym z właściwymi terytorialnie:
 - a) wojewodą,

¹⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2009 r. Nr 11, poz. 59, Nr 65, poz. 553, Nr 85, poz. 716 i Nr 131, poz. 1076.

- b) komendantem wojewódzkim Państwowej Straży Pożarnej,
 - c) komendantem wojewódzkim Policji,
 - d) dyrektorem regionalnego zarządu gospodarki wodnej,
 - e) wojewódzkim inspektorem nadzoru budowlanego,
 - f) wojewódzkim lekarzem weterynarii,
 - g) państwowym wojewódzkim inspektorem sanitarnym,
 - h) dyrektorem urzędu morskiego;
- 2) z ministrem lub kierownikiem urzędu centralnego, we właściwości którego znajduje się system, do którego została zaliczona dana infrastruktura krytyczna.
2. Uzgodnienie następuje przez podpisanie arkusza uzgodnień przez:
- 1) podmiot, o którym mowa w ust. 1 pkt 1 — w terminie 14 dni od daty otrzymania przez niego planu;
 - 2) ministra lub kierownika urzędu centralnego, o których mowa w ust. 1 pkt 2 — w terminie 45 dni od daty przedłożenia planu.
3. Odmowa uzgodnienia planu wymaga pisemnego uzasadnienia oraz wskazania elementów wymagających poprawy lub uzupełnienia i nowego terminu przedłożenia planu.
4. Odmowa uzgodnienia planu w całości lub części może nastąpić w przypadku:
- 1) niespełnienia wymogów, o których mowa w § 2;
 - 2) przedstawienia rozwiązań niegwarantujących bezpieczeństwa infrastruktury krytycznej;
 - 3) braku spójności z Narodowym Programem Ochrony Infrastruktury Krytycznej, o którym mowa w art. 5b ust. 1 ustawy.

5. Podmioty, o których mowa w ust. 1, są uprawnione do poprawiania w planie oczywistych pomyłek.

6. Operator infrastruktury krytycznej przedkłada plan wraz z arkuszem uzgodnień do zatwierdzenia dyrektorowi Centrum w terminie 14 dni od daty dokonania ostatniego uzgodnienia.

7. W przypadku braku uzgodnienia ze względu na rozbieżność stanowisk, operator infrastruktury krytycznej przedkłada plan wraz z protokołem rozbieżności do zatwierdzenia dyrektorowi Centrum w terminie 14 dni od daty zakończenia uzgodnień ze wszystkimi podmiotami, o których mowa w ust. 1.

8. Dyrektor Centrum, po rozpatrzeniu ewentualnych rozbieżności, zatwierdza plan w terminie 90 dni od daty przedłożenia. Przepisy ust. 3–5 stosuje się odpowiednio.

§ 5. 1. Aktualizacja planów odbywa się w zależności od potrzeb, nie rzadziej jednak niż raz na dwa lata.

2. Wprowadzone zmiany wymagają uzgodnienia i zatwierdzenia, w trybie określonym w § 4.

§ 6. 1. Operator infrastruktury krytycznej, który jest w posiadaniu innego planu, opracowanego na podstawie przepisów odrębnych i odpowiadającego wymogom, o których mowa w § 2, może przedłożyć ten plan dyrektorowi Centrum w celu uznania spełnienia obowiązku posiadania planu odpowiadającego wymogom planu.

2. Dyrektor Centrum, kierując się potrzebą zapewnienia ciągłości funkcjonowania infrastruktury krytycznej oraz Narodowym Programem Ochrony Infrastruktury Krytycznej, uznaje spełnienie obowiązku posiadania planu odpowiadającego wymogom planu w trybie określonym w § 4 ust. 3–8.

§ 7. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Prezes Rady Ministrów: *D. Tusk*

NEW TITLES

Publishing house of the “Research and Innovation in Education Institute”



Udział w kursie ICT należy traktować jako innowacyjny, ponieważ stosuje on technologie do procesu nauczania i uczenia się, nie tylko w klasie, ale także poza nią, budując z jednej strony formalne grupy uczestniczące w nauczaniu, a z drugiej wprowadza działania nieformalne polegające na tym, że inni z grupy mogą wymieniać swoje opinie w pracy wykonywanej przez grupę zadaniową. Tego rodzaju uczenie czy nauczanie promuje wydajne środowisko kształcące. Cytowanie: Ochoa Siguencia L., Sadowska E. (2019): Zarządzanie wirtualną przestrzenią edukacyjną: Podręcznik dla trenerów, Częstochowa – Warszawa, Instytut Badań i Innowacji w Edukacji. <http://publisher.inbie.pl/pub/zwp.pdf>



This book presents a bibliographic analysis of books and scientific papers where at least one of the co-authors is a member of “Research and Innovation in Education Institute” in the last five years [2015 – 2019] on two main fields: Information and Communication Technology applied to Education & Information and Communication Technology applied to Business. The second part presents a desk research on refugees integration in Turkey and Poland. Nur Akarcay, Yeliz, & Ochoa-Daderska, Renata. (2019). Innovative management of the refugee integration model through self-employment. Zenodo. <http://doi.org/10.5281/zenodo.2616791>. <http://publisher.inbie.pl/pub/imri.pdf>



The exhibition was organized in 2019 by: Department of Didactics of Musical, Plastic & Corporal Expression. University of Extremadura - Spain and Research and Innovation in Education Institute – Poland under the joint patronage of European Union, Government of Spain, Government of Extremadura, University of Extremadura and Musaexi Research Group. This publication is issued together with the exhibitions “Art Education & Heritage” held simultaneously at the INBIE Virtual Art Gallery. Research and Innovation in Education Institute [<http://gallery.inbie.pl/cz.htm>]. <http://publisher.inbie.pl/pub/aeht.pdf>



Ochoa Siguencia, L. [Współczesne Technologie Informacyjne w Zarządzaniu Przedsiębiorstwem](#). Wydawnictwo Instytut Badań i Innowacji w Edukacji, 2018. Niniejsze opracowanie przedstawia propozycję modelu zarządzania technologiami informacyjnymi. Model ten nawiązuje do wielu koncepcji marketingu m.in. do postrzegania relacji przedsiębiorstwo - otoczenie jako wymiany wartości, a także do modeli konkurowania wartościami dla otoczenia biznesowego <http://publisher.inbie.pl/pub/wtizp.pdf>



Gómez-Ullate, M., Ochoa Siguencia, L., Álvarez-García, J., Del Río-Rama, M. de la C., Ochoa-Daderska, R., (ed.). *Cultural Management and Governance for European Pilgrimage Routes, Religious Tourism and Thermal Tourism: Book of Actas*. Czestochowa: Publishing House of the Research and Innovation in Education Institute, 2018.

Cultour+ has joint together a diversity of professionals in the fields of cultural heritage and cultural tourism. This is reflected in its congresses and outputs, where different voices and codes –not only the scientific- gather in a therefore much richer symphony that gives a hologramtic picture of the sociocultural phenomena...

<http://publisher.inbie.pl/pub/book-of-acts.pdf>

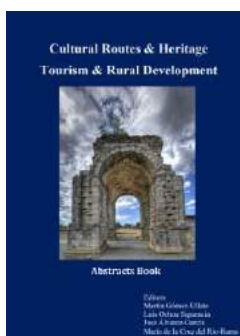


Publisher: Publishing House of the Research and Innovation in Education Institute, 2018

ISBN: 978-83-941533-6-6

Fundacja “Instytut Badan i Innowacji w Edukacji” INBIE held 2 multiplier events. The first one was held from 5th to 8th June 2017 with the participation of all consortium partners. The total number of participants was 80 people namely 60 under 30, 13 between 30 and 65, 7 above 65, 3 disadvantaged, 48 women 32 men

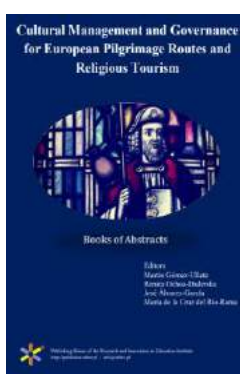
<http://publisher.inbie.pl/pub/budet.pdf>



Gómez-Ullate, M., Ochoa Siguencia, L., Álvarez-García, J., Del Río-Rama, M. de la C. (ed.). *Cultural Routes & Heritage, Tourism & Rural Development. Cultour+ - Book of Abstracts*. Czestochowa: Publishing House of the Research and Innovation in Education Institute, 2018.

Ambos, el congreso y el proyecto han trabajado en múltiples objetivos conectados: investigar las rutas y el patrimonio cultural en busca de buenas prácticas de gestión turística y reflexionar sobre modelos de gobernanza, realizar diagnósticos y análisis DAFO de las mismas, asesorar proyectos y emprendedores en el sector del turismo cultural, conectar a diversos agentes, teniendo impacto en los territorios donde se ha desarrollado

<http://publisher.inbie.pl/pub/book-of-abstracts.pdf>



Gómez-Ullate, M., Ochoa-Daderska, R., Álvarez-García, J., Del Río-Rama, M. de la C. (ed.). *Cultural Management and Governance for European Pilgrimage Routes and Religious Tourism: Cultour+ - Book of abstracts*. Czestochowa: Publishing House of the Research and Innovation in Education Institute, 2017.

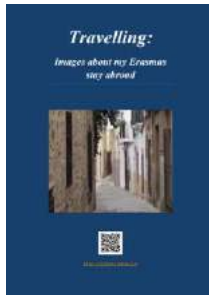
The International Conference. Cultural Management and Governance for European Pilgrimage Routes and Religious Tourism was part of the Intellectual outputs of the “Innovation and Capacity Building in Higher Education for Cultural Management, Hospitality and Sustainable Tourism in European Cultural Routes [Cultour+]” project nr. 2015-1-ES01- KA203-016142.

http://publisher.inbie.pl/pub/abstractbook_religious.pdf



Gómez-Ullate, M., Ochoa-Siguencia, L., Álvarez-García, J., Del Río-Rama, M. de la C. (ed.). *Cultural Management and Governance for European Thermal Tourism. "Creativity and Innovation for cultural and tourism management in European Thermal Routes and Sites" Cultour+ - Book of Abstracts*. Czestochowa: Publishing House of the Research and Innovation in Education Institute, 2017. This congress gathered world experts in cultural management and tourism management in Cultural Routes and sites. It has a special interest in consider sustainable cultural tourism as local development and a source of quality employment opportunities.

http://publisher.inbie.pl/pub/abstract%20book_thermal.pdf



Gómez, Juana & Barrios Manzano, Pilar & Ochoa-Daderska, Renata. (2017). *Travelling: Images about my Erasmus stay abroad*. 10.13140/RG.2.2.12067.04646.

Publication prepared for the exhibition of “Travelling: Images about my Erasmus stay abroad” professors of different universities and countries during their travels and collaborations on ERASMUS+ program to commemorate its 175 years of history of Teaching Training College of the University of Extremadura.

<http://publisher.inbie.pl/pub/exh.pdf>



December 2016 - Edition: vol 1 issue 1 - Publisher: Publishing House of the Research and Innovation in Education Institute Editors: Luis Ochoa Siguencia

International Journal of Applied Information and Communication Technology [IJOAICT] published by the Research and Innovation in Education Institute [INBIE] is an International, peer-reviewed research publication covering all aspects of ICT applied to Education and Business.

<http://ihoaict.inbie.pl/1-1/1-1.pdf>



Joukes V. Gomez-Ullate M. Ochoa Siguencia L. (ed.). *Cultural Management and Tourism in European Cultural Routes: Cultour+ Summer School- Book of abstracts*. Czestochowa: Publishing House of the Research and Innovation in Education Institute, 2016.

12th – 16th, 2016. This Summer School was part of the Intellectual outputs of the “Innovation and Capacity Building in Higher Education for Cultural Management, Hospitality and Sustainable Tourism in European Cultural Routes [Cultour+]” project nr. 2015-1-ES01- KA203-016142.

http://publisher.inbie.pl/pub/cmt_e cr.pdf



Publisher: Publishing House of the Research and Innovation in Education Institute ISBN: 978 - 83 - 941533 - 2 - 8

Cultour+ is exactly what its name reveals: it is an EU-funded project, of course, under Erasmus+, Strategic Partnership Strand; it is a project focusing on cultural routes related to religious and thermal tourism; but there is always a plus: it is also a network of academics, municipal authorities and entrepreneurs bringing together several European countries...

http://publisher.inbie.pl/pub/cmtecr_ftp.pdf

O AUTORACH

Andrzej Cichy, adiunkt Zespołu Prawa Wydziału Zarządzania Sportem i Turystyką Akademii Wychowania Fizycznego w Katowicach, doktor nauk prawnych w zakresie prawa, magister prawa, nauczyciel akademicki, trener umiejętności komunikacji interpersonalnych w sytuacjach kryzysowych (negocjacji i mediacji) oraz funkcjonariusz publiczny podmiotów ścigania karnego z wieloletnim doświadczeniem w wykonywaniu różnorodnych zadań terenowych (prewencyjnych, śledczych), a także logistycznych. Wykładowca wielu uczelni i szkół w Polsce. Egzaminator osób ubiegających się o licencje techników ochrony fizycznej osób i mienia. Swoje badania skupia głównie w obrębie etiologii i symptomatologii (fenomenologii) kryminologicznej, kryminalistyki oraz prawa karnego w odniesieniu do sekuritologii, jak również roli instytucji administracyjnych w tych zakresach. Autor kilkunastu książek, rozdziałów w monografiach oraz artykułów naukowych, także obcojęzycznych, szczególnie z zakresu kryminologicznych oraz prawnych kontekstów bezpieczeństwa społecznego w wymiarze lokalnym: problemów diagnozy i przeciwdziałania zagrożeniom. Promotor i recenzent prac dyplomowych na poziomie licencjackim oraz magisterskim w ilości niemal tysiąca. Organizator, a także aktywny uczestnik konferencji krajowych i zagranicznych. Członek stowarzyszeń nauk o bezpieczeństwie: krajowego oraz międzynarodowego.

Dariusz Zagórny, magister bezpieczeństwa narodowego o specjalności zarządzanie w sytuacjach kryzysowych (studia zwieńczone wyróżnieniem), licencjat z obszaru pedagogiki - profilaktyki i prewencji społecznej, komendant jednostki terenowej Straży Ochrony Kolei, prowadzącej działania w obrębie czterech powiatów województwa śląskiego, z długoletnim stażem służby na różnych stanowiskach liniowych oraz kierowniczych. Nadzoruje poziom wyszkolenia funkcjonariuszy organizując, a także prowadząc szkolenia i kursy z tematyki zwalczania przestępstw i wykroczeń oraz związanej z zagrożeniami terrorystycznymi na obszarach kolejowych. Ukończył studia podyplomowe z zakresu zarządzania i dowodzenia w sytuacjach kryzysowych oraz kryminalistyki i metod zwalczania przestępczości. Jest w trakcie studiów podyplomowych na kierunku: ochrona danych osobowych w administracji i biznesie - inspektor ochrony danych. Odbył wiele kursów specjalistycznych, m. in.: pirotechniki, ratownictwa medycznego, postępowania w przypadku katastrof masowych, bezprzypadkowej oceny osób będących pod wpływem narkotyków, zarządzania konfliktami i mediacjami w psychologii biznesu, zasad udzielania wsparcia psychicznego oraz procedur przeprowadzania pomocy psychologicznej. Uzyskał również certyfikat kryminalistyki i medycyny sądowej oraz kryminalistycznych badań z zakresu informatyki.

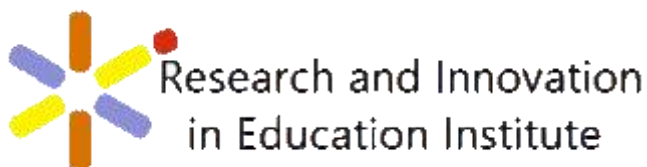
Luis Ochoa Sigüencia, adiunkt w Zakładzie Zarządzania Turystyką Wydziału Zarządzania Sportem i Turystyką Akademii Wychowania Fizycznego w Katowicach. Stopień doktora nauk społecznych w dziedzinie badań i innowacji w edukacji uzyskał na Universitat de les Illes Balears, Majorka - Hiszpania. Posiada wieloletnie doświadczenie

we wdrażaniu i koordynacji projektów innowacyjnych w ramach programu "ERASMUS +". Jest autorem i współautorem ok. osiemdziesięciu artykułów naukowych na temat zastosowania technologii informacyjno-komunikacyjnych w edukacji oraz w przedsiębiorczości. Jako pracownik dydaktyczny prowadzi zajęcia z zakresu: zastosowania TIK w badaniach marketingowych, zarządzania nowymi technologiami, mediów społecznościowych w marketingu i zarządzaniu. Researcher ID: T-5815-2018 ORCID: 0000-0001-8515-0216.



All publications from our Institute are free of charge and can be downloaded from the web page:

<http://inbie.pl/>



<http://publisher.inbie.pl/>

Andrzej Cichy, adiunkt Zespołu Prawa Wydziału Zarządzania Sportem i Turystyką Akademii Wychowania Fizycznego w Katowicach, doktor nauk prawnych w zakresie prawa, magister prawa, nauczyciel akademicki, trener umiejętności komunikacji interpersonalnych w sytuacjach kryzysowych (negocjacji i mediacji) oraz funkcjonariusz publiczny podmiotów ścigania karnego z wieloletnim doświadczeniem w wykonywaniu różnorodnych zadań terenowych (prewencyjnych, śledczych), a także logistycznych.

Dariusz Zagórny, magister bezpieczeństwa narodowego o specjalności zarządzanie w sytuacjach kryzysowych (studia zwieńczone wyróżnieniem), licencjat z obszaru pedagogiki - profilaktyki i prewencji społecznej, komendant jednostki terenowej Straży Ochrony Kolei, prowadzącej działania w obrębie czterech powiatów województwa śląskiego, z długoletnim stażem służby na różnych stanowiskach liniowych oraz kierowniczych. Nadzoruje poziom wyszkolenia funkcjonariuszy organizując, a także prowadząc szkolenia i kursy z tematyki zwalczania przestępstw i wykroczeń oraz związanej z zagrożeniami terrorystycznymi na obszarach kolejowych.

Luis Ochoa Siguencia, adiunkt w Zakładzie Zarządzania Turystyką Wydziału Zarządzania Sportem i Turystyką Akademii Wychowania Fizycznego w Katowicach. Stopień doktora nauk społecznych w dziedzinie badań i innowacji w edukacji uzyskał na Universitat de les Illes Balears, Majorka - Hiszpania. Posiada wieloletnie doświadczenie we wdrażaniu i koordynacji projektów innowacyjnych w ramach programu "ERASMUS +". Jest autorem i współautorem ok. osiemdziesięciu artykułów naukowych na temat zastosowania technologii informacyjno-komunikacyjnych w edukacji oraz w przedsiębiorczości.



Instytut Badań i Innowacji w Edukacji
Częstochowa 2019