



Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych
MINISTERSTWO SPRAW WEWNĘTRZNYCH I ADMINISTRACJI

RAPORT ROCZNY ZA ROK 2020

Z DZIAŁALNOŚCI
PAŃSTWOWEJ KOMISJI BADANIA WYPADKÓW
KOLEJOWYCH

Zatwierdził:

Podpis na oryginale

Tadeusz Ryś

Przewodniczący

Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych

ul Chałubińskiego 4, 00-928 Warszawa

tel.: (022) 630 14-33, fax.: (022) 630 14-39, e-mail: pkbwk@mswia.gov.pl

tel. dyżurny 510 126 711

<https://www.gov.pl/web/mswia/panstwowa-komisja-badania-wypadkow-kolejowych>

SPIS TREŚCI

Punkt	Tytuł	Strona
1.	Wstęp	4
1.1	Podstawy prawne funkcjonowania i zadania Komisji	4
1.2	Struktura organizacyjna Komisji	6
2.	Formy prowadzenia działalności przez Komisję i sprawowania nadzoru przez Przewodniczącego w 2020 r.	9
3.	Zdarzenia w sprawie których prowadzone były postępowania w okresie od 1 stycznia do 31 grudnia 2020 r.	12
3.1	Zdarzenia zgłoszone Komisji przez obowiązane podmioty	12
3.2	Zdarzenia w odniesieniu do których Komisja prowadziła bezpośrednio postępowania, o których została powiadomiona Agencja Kolejowa Unii Europejskiej (EUAR)	17
3.2.1	Poważny wypadek kategorii A23 zaistniały 11 stycznia 2020 r. o godz. 04:35 na szlaku Szamotuły – Pęckowo, w torze nr 1, w km 34,102 linii kolejowej nr 351 Poznań Główny – Szczecin Główny	17
3.2.2	Wypadek kategorii B21 zaistniały w dniu 17 lutego 2020 r. o godz. 19:34 na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii D, zlokalizowanym na szlaku Czerwonak – Bolechowo, w torze nr 1, w km 7,765 linii kolejowej nr 356 Poznań Wschód – Bydgoszcz Główna	19
3.2.3	Poważny wypadek kategorii A13 zaistniały w dniu 9 marca 2020 r. o godz. 04:15 na stacji Szymankowo, w torze nr 2, w km 287,360 linii kolejowej nr 9 Warszawa Wschodnia Osobowa – Gdańsk Główny	21
3.2.4	Poważny wypadek kategorii A19 zaistniały 29 kwietnia 2020 r. o godz. 17:32 na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii B, zlokalizowanym na szlaku Bolechowo – Murowana Goślina, w torze nr 1, w km 15,753 linii kolejowej nr 356 Poznań Wschód – Bydgoszcz Główna	23
3.2.5	Poważny wypadek kategorii A20 zaistniały 18 sierpnia 2020 r. o godz. 07:29 na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii C, zlokalizowanym na szlaku Nisko – Rudnik nad Sanem, w torze nr 1, w km 119,080 linii kolejowej nr 68 Lublin Główny – Przeworsk	25
3.2.6	Poważny wypadek kategorii A21 zaistniały 03 września 2020 r. o godz. 13:50 na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii D, zlokalizowanym na szlaku Przybówka – Jasło Towarowa, w torze nr 1, w km 55,924 linii kolejowej nr 106 Rzeszów Główny – Jasło	27
3.2.7	Poważny wypadek kategorii A20 zaistniały 21 października 2020 r. o godz. 12:52 na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii C, zlokalizowanym na szlaku Rokiciny – Baby, w torze nr 2, w km 120,779 linii kolejowej nr 1 Warszawa Zachodnia – Katowice	29
3.2.8	Incydent kategorii C57 zaistniały w dniu 16 października 2019 r. o godz. 13:54 na stacji Leszczyny, nastawnia „Lsz” w km 31,738 linii nr 140 Katowice Ligota – Nędza	32
4.	Zalecenia w sprawie poprawy bezpieczeństwa wydane przez Komisję w raportach rocznych na podstawie art. 28l ust. 6 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym	33
4.1	Zalecenia wydane w 2020 r., a opublikowane w Raporcie Rocznym PKBWK za rok 2019	33
4.2	Zalecenia wydane w Raporcie Rocznym za rok 2020	36
5.	Realizacja zaleceń wydanych w 2020 r. przez PKBWK (na podstawie informacji z Urzędu Transportu Kolejowego)	39
5.1	Analiza informacji dotyczących realizacji zaleceń	41
5.2	Podsumowanie z realizacji zaleceń Komisji (na podstawie stanowiska Prezesa UTK)	86

6. Analiza zdarzeń zaistniałych w 2020 r.	89
7. Pozostałe aspekty związane z funkcjonowaniem Komisji w 2020 r.	102
8. Zadania PKBWK na rok 2021	103
9. Podsumowanie	105
10. Dane kontaktowe i teleadresowe PKBWK wg stanu na dzień 1 sierpnia 2021 r.	109
ZAŁĄCZNIK „A” do Raportu Roczego za rok 2020	110
Informacje na temat realizacji zaleceń PKBWK wydanych w 2020 r. (na podstawie informacji z Urzędu Transportu Kolejowego)	
ZAŁĄCZNIK „B” do Raportu Roczego za rok 2020 Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych. Informacje na temat realizacji zaleceń PKBWK wydanych w 2020 r. skierowanych do innych zainteresowanych podmiotów	128

1. Wstęp

1.1 Podstawy prawne funkcjonowania i zadania Komisji

Stała i niezależna Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych, zwana dalej „Komisją” lub „PKBWK”, prowadzi badania poważnych wypadków, wypadków i incydentów od dnia 17 kwietnia 2007 r.

Utworzenie Komisji było wynikiem implementacji do prawa krajowego dyrektywy 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych uchylonej Dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei - Dz.U. L 138 z 26.5.2016, s. 102 zwana dalej „Dyrektywą”. Zgodnie z art. 22 Dyrektywy Rzeczpospolita Polska zapewniła prowadzenie dochodzenia w sprawie wypadków i incydentów przez stały podmiot niezależny funkcjonalnie, organizacyjnie i decyzyjnie od władzy bezpieczeństwa, regulatora rynku kolejowego, przedsiębiorstw kolejowych, zarządców infrastruktury oraz wszelkich innych stron, których interesy mogłyby być sprzeczne z funkcjonowaniem organu dochodzeniowego. Krajowym organem dochodzeniowym określonym Dyrektywą, zgodnie z prawem krajowym jest „Komisja”. Komisja jest w pełni niezależna pod względem organizacyjnym, prawnym od podmiotów, o których mowa w art. 22 Dyrektywy i reprezentowana na zewnątrz przez Przewodniczącego.

Komisja działa na podstawie postanowień rozdziału 5a ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2020 r. poz. 1043 z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o transporcie kolejowym” lub „ustawą”.

Od dnia 1 listopada 2019 roku minister właściwy ds. wewnętrznych zapewnia budżet, a obsługę Komisji stanowi urząd obsługujący tego ministra (zgodnie z art. 4 ustawy z dnia 30 sierpnia 2019 roku o zmianie ustawy o transporcie kolejowym - Dz. U. poz. 1979).

Z dniem wejścia w życie niniejszej ustawy o zmianie ustawy stroną umów i porozumień zawartych przez ministra właściwego do spraw transportu albo obsługującego go urzędu, dotyczących funkcjonowania Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych, staje się odpowiednio minister właściwy do spraw wewnętrznych albo obsługujący go urząd.

Podstawowym zadaniem Komisji jest prowadzenie postępowania po każdym poważnym wypadku w transporcie kolejowym (zaistniałym na liniach kolejowych i bocznicach kolejowych) mającym oczywisty (negatywny) wpływ na regulacje bezpieczeństwa kolei lub na zarządzanie tym bezpieczeństwem, jak stanowi art. 28e ust. 1 ustawy.

Komisja może również prowadzić postępowanie w odniesieniu do wypadku lub incydentu, które w nieznacznie zmienionych warunkach, byłyby poważnymi wypadkami powodującymi zaprzestanie funkcjonowania podsystemów strukturalnych lub składników interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei, jak stanowi art. 28e ust. 2 ustawy, w ciągu tygodnia od dnia uzyskania informacji o ich zaistnieniu.

Komisja może prowadzić postępowanie w odniesieniu do wypadku i incydentu innego, o ile zaistniał on w okolicznościach uzasadniających podjęcie takiego badania, w tym przypadku decyzję o podjęciu postępowania na podstawie art. 28e ust. 2a ustawy o transporcie kolejowym, podejmuje Przewodniczący Komisji, nie mając określonego terminu.

Kolejną przesłanką do podjęcia decyzji o prowadzeniu postępowań w sprawie wypadków i incydentów jest ich zaistnienie w powtarzalnych sytuacjach spowodowanych podobnymi przyczynami. Każda decyzja o podjęciu postępowania w sprawie wypadku lub incydentu jest poprzedzona uwzględnieniem:

- wagi wypadku lub incydentu;
- czy wypadek lub incydent tworzy serię wypadków lub incydentów odnoszących się do systemu jako całości;
- wpływu wypadku lub incydentu na bezpieczeństwo kolei na poziomie wspólnotowym;
- wniosków zarządców, przewoźników kolejowych, ministra właściwego do spraw wewnętrznych, Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Prezesem UTK” lub państw członkowskich Unii Europejskiej.

W terminie tygodnia od dnia podjęcia decyzji o rozpoczęciu postępowania Komisja informuje o tym Agencję Kolejową Unii Europejskiej, podając datę, czas i miejsce zdarzenia, jak również jego rodzaj i skutki obejmujące ofiary śmiertelne, osoby ranne i odniesione przez nie rany oraz poniesione straty materialne.

W ramach swojej działalności Komisja prowadzi postępowania (dochodzenia), których celem jest ustalenie przyczyn, okoliczności zdarzeń, jak również określenie wniosków zapobiegawczych, mających na celu poprawę bezpieczeństwa w transporcie kolejowym. Komisja sporządza raport z postępowania zawierający zalecenia w zakresie poprawy bezpieczeństwa oraz zapobiegania poważnym wypadkom, wypadkom lub incydentom, przyjmując uchwałę w tym zakresie. Postępowania prowadzone przez Komisję nie rozstrzygają o winie lub odpowiedzialności.

Członkowie Komisji posiadają legitymacje uprawniające do wykonywania czynności, o których mowa w art. 28h ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym. Wzór legitymacji określa rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 23 października 2020 r. w sprawie wzoru legitymacji członka Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych (Dz. U. poz. 1894).

Legitymację członkowi Komisji wydaje minister właściwy do spraw wewnętrznych.

W przypadku podjęcia przez Komisję postępowania w sprawie wypadku lub incydentu, komisja kolejowa przekazuje Komisji prowadzenie postępowania. PKBWK sporządza raport z prowadzonego postępowania zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2020/572 z dnia 24 kwietnia 2020 r. *dotyczącym struktury sprawozdań stosowanej na potrzeby sprawozdań z dochodzeń w sprawie wypadków i incydentów kolejowych*, ustanowiło strukturę sprawozdań w odniesieniu do dochodzeń w sprawie wypadków i incydentów, o których mowa w art. 20 ust. 1 i 2 Dyrektywy (UE) 2016/798.

Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2020/572 z dnia 24 kwietnia 2020 r. weszło w życie dnia 14 maja 2020 roku, wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

W ustawie z dnia 30 marca 2021 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym - art. 1 pkt 68 lit. a, Ustawodawca uchylił ust. 3 w art. 28l ust. 3 o brzmieniu: „3. Minister właściwy do spraw wewnętrznych określi, w drodze rozporządzenia, zawartość raportu z postępowania w sprawie poważnych wypadków, wypadków lub incydentów, uwzględniając skutki poważnych wypadków, wypadków lub incydentów.”

Przestało również obowiązywać rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 12 kwietnia 2016 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie zawartości raportu z postępowania w sprawie poważnego wypadku, wypadku lub incydentu kolejowego (Dz. U. poz. 560), które obowiązywało do dnia wejścia w życie rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2020/572 z dnia 24 kwietnia 2020 r.

1.2 Struktura organizacyjna Komisji

Wg stanu na dzień 31 grudnia 2020 r. w skład Komisji wchodziło 11 członków stałych w tym Przewodniczący, dwóch Zastępców oraz Sekretarz Komisji.

Siedziba Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych znajduje się w budynku Ministerstwa Infrastruktury pod adresem: ul. Chałubińskiego 4, budynek A, 00-928 Warszawa.

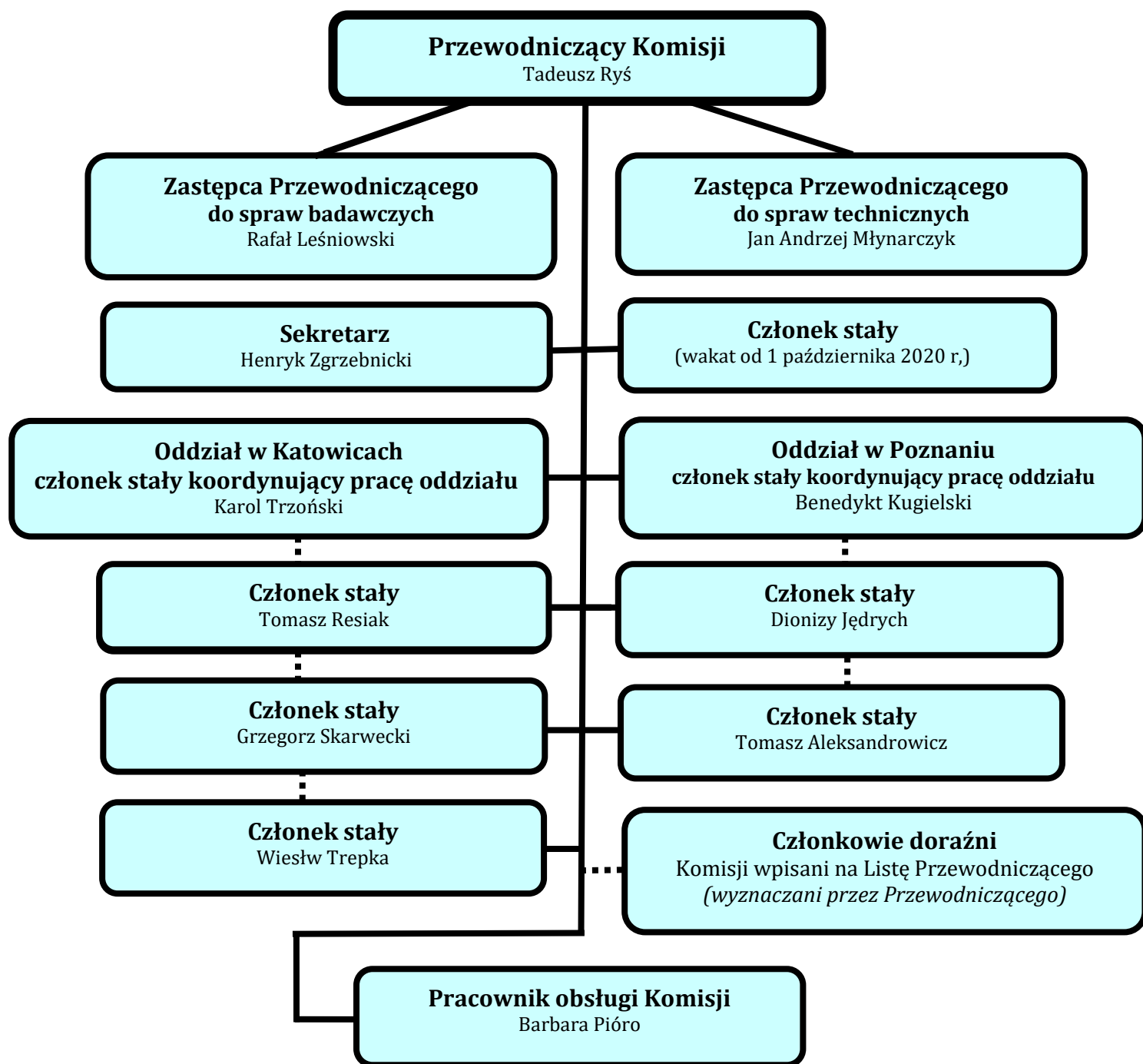
Na podstawie art. 28d ust. 4 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2019 r. poz. 710, 730, 1214, 1979 i 2020), Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji wydał Zarządzenie nr 3 Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 stycznia 2020 w sprawie regulaminu działania Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych opublikowane w Dzienniku Urzędowym Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji pod poz. nr 2.

W załączniku nr 1 do Zarządzenia nr 3 Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 stycznia 2020 r. (poz. 2) zawarty jest *Regulamin działania Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych*, obowiązujący od 31 stycznia 2020 r., na podstawie którego działa Komisja.

Zgodnie z postanowieniami § 5 ust. 1 Regulaminu działania Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych, obowiązującym od 31 stycznia 2020 r., zawartym w załączniku nr 1 do Zarządzenia nr 3 Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 stycznia 2020 r. w sprawie regulaminu działania Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych (Dz. Urz. Min. Spraw Wew. i Ad. poz. nr 2), Przewodniczący koordynuje realizację zadań Komisji, zapewnia właściwą organizację pracy Komisji, jej sprawne działanie oraz reprezentuje Komisję na zewnątrz.

Strukturę organizacyjną PKBWK określa Załącznik Nr 2 do ww. Zarządzenia:

1. Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych z siedzibą w Warszawie (5 etatów – członkowie stali):
 - a) Przewodniczący,
 - b) Zastępca Przewodniczącego do spraw badawczych,
 - c) Zastępca Przewodniczącego do spraw technicznych,
 - d) Sekretarz Komisji,
 - e) członek stały.
2. Oddział Komisji z siedzibą w Katowicach (4 etaty):
 - a) członek stały koordynujący pracę oddziału,
 - b) członkowie stali (3 etaty).
3. Oddział Komisji z siedzibą w Poznaniu (3 etaty):
 - a) członek stały koordynujący pracę oddziału,
 - b) członkowie stali (2 etaty).

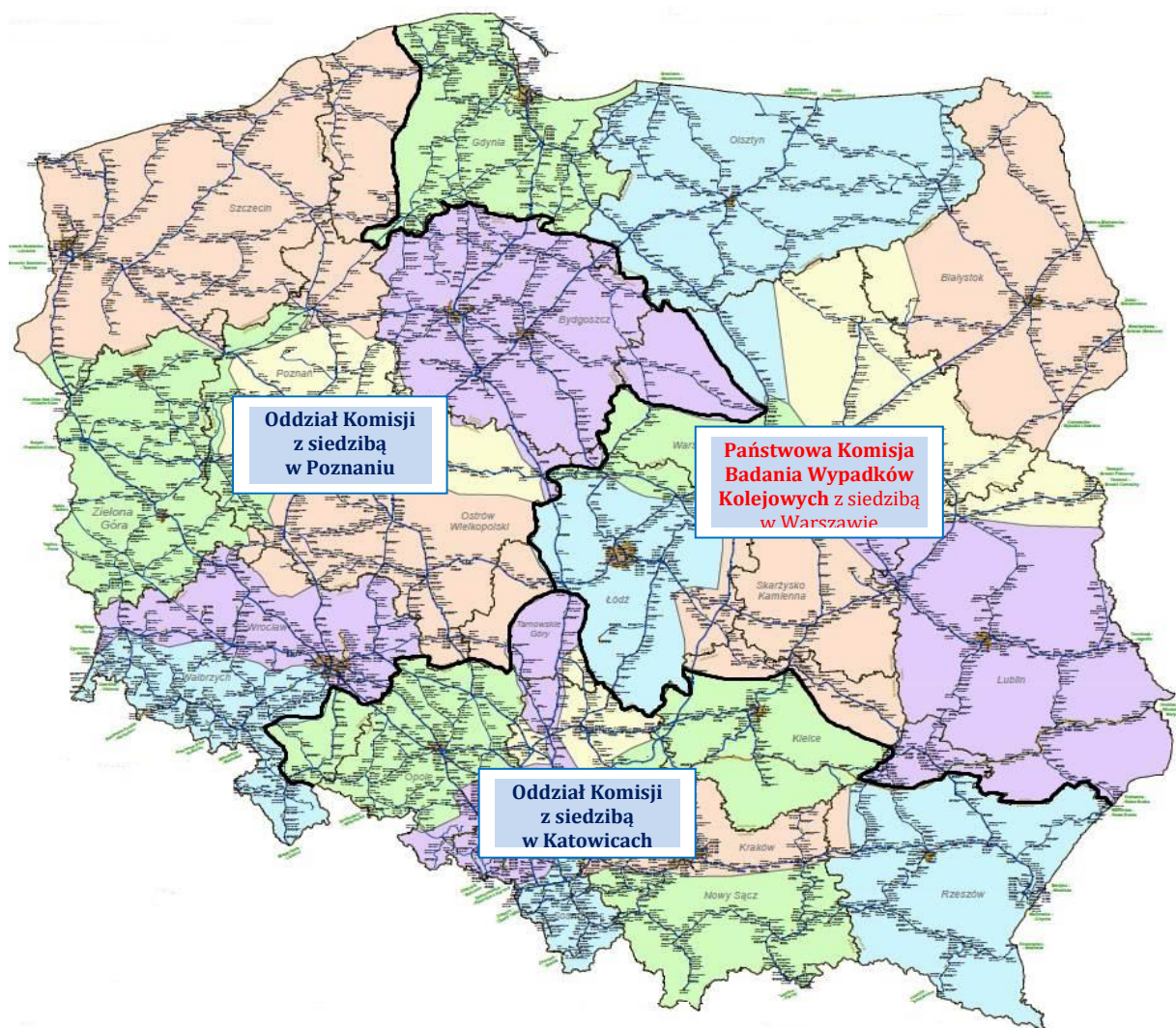


Stan na dzień 31 grudnia 2020 r.

Stan zatrudnienia na dzień 31 grudnia 2020 r. w:

- siedzibie Komisji w Warszawie - 4 członków stałych oraz 1 pracownik obsługi*) Komisji,
- oddziale Komisji w Katowicach – 4 członków stałych,
- oddziale Komisji w Poznaniu – 3 członków stałych.

*) obsługę Komisji zapewnia urząd ministra właściwego do spraw wewnętrznych, aktualnie 1 pracownik Departamentu Ochrony Ludności i Zarządzania Kryzysowego MSWiA - zatrudniony w siedzibie Komisji w Warszawie.



Struktura organizacyjna i Regulamin działania Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych obowiązujące w 2020 r. wprowadzone zarządzeniem nr 3 Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji Regulamin działania Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych, obowiązujący od 31 stycznia 2020 r. (Dz. Urz. Min. Spraw Wew. i Ad. poz. nr 2).

2. Formy prowadzenia działalności przez Komisję i sprawowania nadzoru przez Przewodniczącego w 2020 r.

W 2020 r. Komisja prowadziła działalność w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w następujących formach:

1. *Prowadzenie postępowania przez Zespół badawczy Komisji powołany przez Przewodniczącego Komisji* – w przypadku tej formy, Przewodniczący Komisji wyznaczał kierującego Zespołem badawczym, a następnie w porozumieniu z nim ustalał skład Zespołu badawczego spośród członków stałych i doraźnych Komisji. Zespół badawczy Komisji przeprowadzał czynności

mające na celu ustalenie okoliczności i przyczyny zdarzeń, przygotowanie dokumentacji opisującej proces postępowania, niezbędnej do podjęcia przez Komisję uchwały zamykającej badanie poważnego wypadku, wypadku lub incydentu. Kierujący Zespołem badawczym wyznaczał i koordynował czynności wykonywane przez osoby wchodzące w skład tego zespołu oraz był odpowiedzialny za prawidłowość przeprowadzonych czynności. Zadania oraz zakres szczegółowy czynności określał regulamin organizacyjny PKBWK z dnia 31 stycznia 2020 r.

W 2020 r. raporty były sporządzane przez Zespoły badawcze Komisji na podstawie rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 12 kwietnia 2016 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie zawartości raportu z postępowania w sprawie poważnego wypadku, wypadku lub incydentu kolejowego (Dz. U. poz. 560).

W 2020 r. Przewodniczący Komisji Pan Tadeusz Ryś podjął decyzje o przejęciu postępowania i prowadzenia przez Zespół badawczy Komisji w sprawie następujących zdarzeń:

- 1) poważnego wypadku kategorii A23 zaistniałego w dniu 11 stycznia 2020 r. o godz. 04:35 na szlaku Szamotuły - Pęckowo, w torze nr 1, w km 34,102 linii kolejowej nr 351 Poznań Główny – Szczecin Główny;
- 2) wypadku kategorii B21 zaistniałego w dniu 17 lutego 2020 r. o godzinie 19:34 na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii D, zlokalizowanym na szlaku Czerwonak - Bolechowo, w torze nr 1, w km 7,765 linii kolejowej nr 356 Poznań Wschód – Bydgoszcz Główna;
- 3) poważnego wypadku kategorii A13 zaistniałego w dniu 9 marca 2020 r. o godz. 04:15 na stacji Szymankowo, w torze nr 2, w km 287,360 linii kolejowej nr 9 Warszawa Wschodnia Osobowa – Gdańsk Główny;
- 4) poważnego wypadku kategorii A19 zaistniałego w dniu 29 kwietnia 2020 r. o godz. 17:32 na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii B, zlokalizowanym na szlaku Bolechowo – Murowana Goślina, w torze nr 1, w km 15,753 linii kolejowej nr 356 Poznań Wschód – Bydgoszcz Główna;
- 5) poważnego wypadku kategorii A20 zaistniałego w dniu 18 sierpnia 2020 r. o godz. 07:29 na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii C, zlokalizowanym na szlaku Nisko – Rudnik nad Sanem, w torze nr 1, w km 119,080 linii kolejowej nr 68 Lublin Główny – Przeworsk;
- 6) poważnego wypadku kategorii A21 zaistniałego w dniu 03 września 2020 r. o godz. 13:50 na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii D, zlokalizowanym na szlaku Przybówka - Jasło Towarowa, w torze nr 1, w km 55,924 linii kolejowej nr 106 Rzeszów Główny – Jasło;
- 7) poważnego wypadku kategorii A20 zaistniałego w dniu 21 października 2020 r. o godz. 12:52 na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii C, zlokalizowanym na szlaku Rokiciny - Baby, w torze nr 2, w km 120,779 linii kolejowej nr 1 Warszawa Zachodnia – Katowice;
- 8) incydentu kategorii C57 zaistniałego w dniu 16 października 2019 r. o godz. 13:54 na stacji Leszczyny, na nastawni „Lsz” w km 31,738 linii kolejowej nr 140 Katowice Ligota – Nędza.

Stan realizacji postępowań prowadzonych przez Komisję przedstawia się następująco:

- postępowania wymienione w pozycjach od 1 do 7 zostały zakończone przez Zespoły badawcze Komisji, a opracowane „Raporty” z postępowań zostały przyjęte uchwałami Komisji i opublikowane,
- postępowanie wymienione w pozycji 8 z uwagi na wagę i wpływ na bezpieczeństwo odnoszące się do sytemu jako całości oraz na wniosek przewodniczącego komisji kolejowej przejęte przez Państwową Komisję Badania Wypadków Kolejowych - jest na etapie końcowym analizy dokumentacji projektowej oraz ekspertyz i badań.

Szczegółowe informacje dotyczące prowadzonych postępowań w sprawie tych zdarzeń zamieszczono w dalszej treści raportu.

2. *Bezpośredni udział członka Komisji w oględzinach miejsca zdarzenia w obecności komisji kolejowych* – stosowany był przede wszystkim przy zdarzeniach, w których istniało podejrzenie, że do powstania zdarzenia przyczynił się źle funkcjonujący system zarządzania bezpieczeństwem ruchu kolejowego i wymaga on analizy oraz ewentualnych działań korekcyjnych lub zaistniały inne przesłanki wskazujące na konieczność podjęcia postępowania - zgodnie z art. 28e ust. 2a i 3 ustawy o transporcie kolejowym. Z oględzin miejsca zdarzenia członkowie sporządzali notatki, przedkładając je wraz z wnioskami do Przewodniczącego PKBWK. Decyzję w sprawie podjęcia postępowania podejmował Przewodniczący Komisji.
3. Komisja współpracowała z właściwymi podmiotami prowadzącymi postępowanie w sprawie poważnych wypadków, wypadków lub incydentów w innych państwach członkowskich Unii Europejskiej m.in. Komisja współpracowała z Drážní Inspekcí (odpowiednik PKBWK w Czechach).
4. Komisja monitorowała zgłaszane zdarzenia kolejowe oraz prowadziła Ewidencję Zdarzeń Kolejowych (EwZd).
5. W 2020 roku odbywały się wspólne oględziny zaistniałych zdarzeń kolejowych, wykonywane przez członków Komisji i komisji kolejowych m.in. połączone z przeprowadzaniem pomiarów i badań oraz analizą dokumentacji związanej ze zdarzeniami.

Najważniejszymi czynnikami mającymi wpływ na funkcjonowanie Komisji były:

- Współpraca - między organami działającymi równolegle i niezależnie z wzajemnym poszanowaniem kompetencji w związku z zaistnieniem zdarzenia kolejowego, oparta na „Porozumieniu z dnia 27 czerwca 2014 roku zawartym pomiędzy Państwową Komisją Badania Wypadków Kolejowych i Prokuratorem Generalnym”. Porozumienie ma zastosowanie również

do współpracy z Policją, ABW, Żandarmerią Wojskową oraz Strażą Graniczną (zgodnie z definicją organu prowadzącego postępowanie karne - w § 1 pkt 5 Porozumienia). Wszystkie zapisy odnoszące się do praw PKBWK mają zastosowanie również do komisji kolejowej.

Treść tego Porozumienia i pozostałych nw. dostępne są na stronie www.gov.pl zakładka: *Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji* → *Co robimy* → *Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych*: → *Akty prawne i dokumenty*

<https://www.gov.pl/web/mswia/panstwowa-komisja-badania-wypadkow-kolejowych>

- Porozumienie z dnia 16 grudnia 2014 roku pomiędzy Komendantem Głównym Policji oraz Państwową Komisją Badania Wypadków Kolejowych zawarte w celu określenia zasad współpracy w zakresie wzajemnego wspierania działań podejmowanych na płaszczyźnie organizowanych i prowadzonych przez nie przedsięwzięć o charakterze szkoleniowym.
- Porozumienie z dnia 3 czerwca 2016 roku zawarte pomiędzy Przewodniczącym Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych a Prezesem Urzędu Transportu Kolejowego w sprawie współpracy w zakresie bezpieczeństwa w transporcie kolejowym Rzeczypospolitej Polskiej. Celem zawartego porozumienia są wspólne działania stron na rzecz rozwoju i zapewnienia bezpieczeństwa w transporcie kolejowym oraz wymiana informacji i doświadczeń w zakresie pracy komisji kolejowych.
- W ramach wymiany doświadczeń i podniesienia jakości systemu badania zdarzeń oraz podniesienia stanu bezpieczeństwa w transporcie kolejowym, Komisja organizuje szkolenia dla Prokuratury i Policji. Członkowie Komisji uczestniczą w organizowanych przez inne podmioty szkoleniach, konferencjach, spotkaniach, posiedzeniach plenarnych, zespołach roboczych, warsztatach, spotkaniach organizowanych przez Agencję Kolejową Unii Europejskiej oraz podmioty prowadzące postępowania w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w innych państwach członkowskich Unii Europejskiej.

3. Zdarzenia w sprawie których prowadzone były postępowania okresie od 1 stycznia do 31 grudnia 2020 r.

3.1 Zdarzenia zgłoszone Komisji przez obowiązane podmioty

Na dzień 31 grudnia 2020 r. obowiązek natychmiastowego zgłaszania Komisji oraz Prezesowi UTK poważnych wypadków, wypadków i incydentów na liniach kolejowych przez zarządców infrastruktury, przewoźników kolejowych i użytkowników bocznic kolejowych wynikał z art. 28g ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym. Natomiast obowiązek pisemnego zawiadomienia o zdarzeniu przez zarządcę infrastruktury lub użytkownika bocznic kolejowej właściwego dla miejsca zdarzenia wynikał z § 7 ust. 1-5 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa

z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym. Przepisy krajowe określają podział zdarzeń kolejowych w transporcie kolejowym na następujące kategorie:

- 1) **poważny wypadek** – **każdy wypadek spowodowany** kolizją, wykolejeniem lub innym zdarzeniem mającym oczywisty wpływ na regulacje bezpieczeństwa kolei lub na zarządzanie bezpieczeństwem: z przynajmniej **jedną ofiarą śmiertelną lub przynajmniej pięcioma ciężko rannymi osobami** (ciężko ranny – osoba, która w wyniku poważnego wypadku albo wypadku doznała naruszenia czynności ciała lub rozstroju zdrowia i w wyniku tego przebywająca w szpitalu dłużej niż 24 h), lub powodujący znaczne zniszczenie pojazdu kolejowego, infrastruktury kolejowej lub środowiska, które mogą zostać natychmiast oszacowane przez komisję badającą wypadek na co najmniej 2 miliony euro;
- 2) **wypadek** – niezamierzone, nagłe zdarzenie lub ciąg zdarzeń z udziałem pojazdu kolejowego powodujące negatywne konsekwencje dla zdrowia ludzkiego, mienia lub środowiska;
do wypadków zalicza się w szczególności: kolizje, wykolejenia, zdarzenia na przejazdach, zdarzenia z udziałem osób spowodowane przez pojazd kolejowy będący w ruchu lub pożar pojazdu kolejowego;
- 3) **incydent** – każde zdarzenie inne niż wypadek lub poważny wypadek, związane **z ruchem kolejowym** i mające wpływ na jego bezpieczeństwo.

Ww. określenia kategorii zdarzeń (poważnego wypadku, wypadku i incydentu) zostały zdefiniowane wg przepisów ustawy o transporcie kolejowym.

W okresie od 1 stycznia do 31 grudnia 2020 r. zostało zgłoszonych do Komisji i zarejestrowanych w systemie Ewidencji Zdarzeń Kolejowych (EwZd) ogółem 1757 zdarzeń kolejowych wg kwalifikacji wynikającej z rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym, z czego: 6 poważnych wypadków, 502 wypadki i 1249 incydentów.

Liczbę i strukturę zdarzeń z podziałem na kategorie przedstawiają poniższe tabele 1 i 3.

Tabela 2 przedstawia liczbę poszkodowanych (zabitych, ciężko rannych i rannych) w zdarzeniach w 2020 r. w stosunku do roku 2019.

Tabela 1. Zdarzenia zgłoszone Komisji w 2020 r. w stosunku do roku 2019.

Rodzaj zdarzenia (PW - poważny wypadek, W - wypadek, I - incydent)	2019	2020	Zmiana 2020/2019
PW (kat. A)	4	6	+50,0%
W (kat. B)	632	502	-20,6 %
I (kat. C)	1261	1249	-1,0 %
Łączna liczba zdarzeń kolejowych	1897	1757	-7,4 %

Tabela 2. Poszkodowani w zdarzeniach w 2020 r. w stosunku do roku 2019.

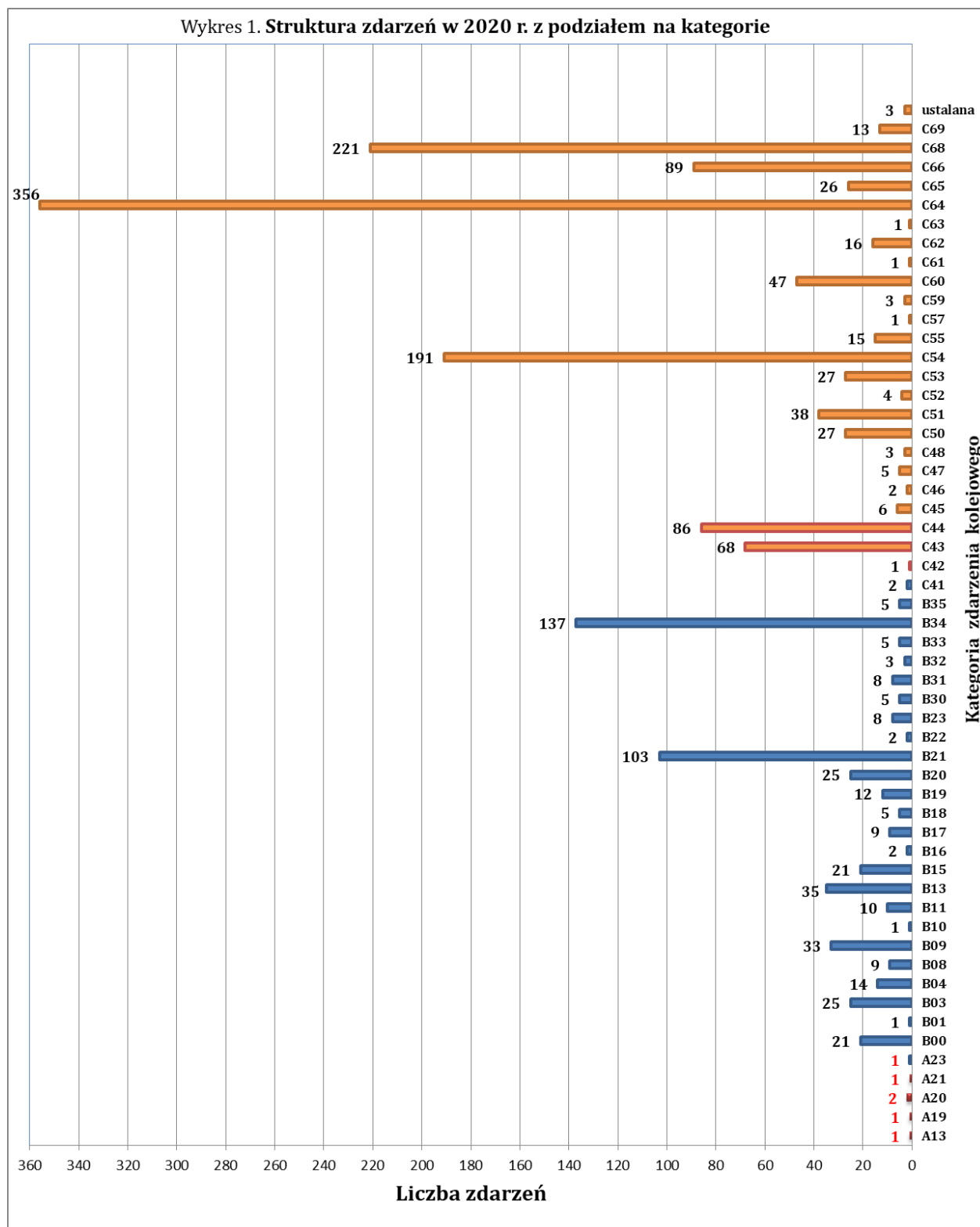
Poszkodowani	2019	2020	Zmiana 2020/2019
Zabici	160 ^{*)}	150 ^{*)}	-6,3%
Ciężko ranni	49 ^{**)}	45 ^{**)}	-8,2%
Ranni	99 ^{**)}	74 ^{**)}	-25,3%

^{*)} Łączna liczba zabitych (z uwzględnieniem bocznic kolejowych) wg informacji przekazanych na dzień sporządzenia Raportu (tj. 26 sierpnia 2021 r.), nie uwzględnia poszkodowanych zakwalifikowanych w decyzjach prokuratora jako samobójstwa lub próby samobójcze.

^{**) Statystyka (dane liczbowe) wykazana na podstawie *Raportów Komisji* oraz *Protokołów ustaleń końcowych* opracowanych przez komisje kolejowe i przekazanych do PKBWK.}

Tabela 3 – Struktura zdarzeń w 2020 r. w stosunku do 2019 r. z podziałem na kategorie

Kategoria zdarzenia (oznaczenie literowe)	Opis kategorii zdarzenia Kwalifikacja przyczyny bezpośredniej	Kategoria (oznaczenie cyfrowe)	RAZEM 2019	RAZEM 2020
A	Najechnięcie pociągu kolejowego na pociąg kolejowy lub inną przeszkodę (np. płozę hamulcową, wózek bagażowy, pocztowy)	13	-	1
	Najechnięcie pociągu kolejowego na pociąg drogowy (inną maszynę drogową, maszynę rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym wyposażonym w samoczynny system przejazdowy z sygnalizacją świetlną i rogatkami (kat. B)	19	1	1
	Najechnięcie pociągu kolejowego na pociąg drogowy (inną maszynę drogową, maszynę rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym wyposażonym w samoczynny system przejazdowy z sygnalizacją świetlną i bez rogatek (kat. C)	20	1	2
	Najechnięcie pociągu kolejowego na pociąg drogowy (inną maszynę drogową, maszynę rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym niewyposażonym w system przejazdowy (kat. D)	21	1	1
	Najechnięcie pociągu kolejowego na pociąg drogowy (inną maszynę drogową, maszynę rolniczą) lub odwrotnie poza przejazdami kolejowo-drogowymi na stacjach i szlakach lub na torze komunikacyjno-dojazdowym do bocznic	23	-	1
	Zdarzenia z osobami związane z ruchem pociągu kolejowego (wskakiwanie, wypadnięcie z pociągu, pociągu kolejowego, silny dojazd lub gwałtowne hamowanie pociągu kolejowego)	35	1	-
POWAŻNE WYPADKI SUMA			4	6
B	Inne niż poniżej wymienione przyczyny lub nałożenie się kilku przyczyn jednocześnie, tworząc równoważne przyczyny	00	13	21
	Wyprawienie pociągu kolejowego na tor zajęty, zamknięty albo przeciwny do zasadniczego lub w kierunku niewłaściwym	01	0	1
	Przyjęcie pociągu kolejowego na stację na tor zamknięty lub zajęty	02	0	0
	Wyprawienie, przyjęcie lub jazda pociągu kolejowego po niewłaściwie ułożonej niezabezpieczonej drodze przebiegu albo niewłaściwa obsługa urządzeń sterowania ruchem kolejowym	03	30	25
	Niezatrzymanie się pociągu kolejowego przed sygnałem „Stój” lub w miejscu, w którym powinien się zatrzymać, albo uruchomienie pociągu kolejowego bez wymaganego zezwolenia	04	28	14
	Nie zachowanie ostrożności po minięciu przez pociąg kolejowy samoczynnego semafora odstępowego wskazującego sygnał „Stój” lub sygnał wątpliwy po uprzednim zatrzymaniu się	05	0	0
	Przekroczenie największej dozwolonej prędkości jazdy	06	1	0
	Wykonanie manewru stwarzającego zagrożenie bezpieczeństwa ruchu pociągów	07	1	0
	Zbiegnięcie pociągu kolejowego	08	4	9
	Uszkodzenie lub zły stan utrzymania budowli, np. nawierzchni, mostu lub wiaduktu, w tym również niewłaściwe wykonywanie robót, np. nieprawidłowy rozładunek materiałów, nawierzchni, pozostawienie materiałów i sprzętu (w tym maszyn drogowych) na torze lub w skrajni pociągu kolejowego lub najechnięcie pociągu kolejowego na elementy budowli	09	52	33
	Uszkodzenie lub zły stan techniczny pociągu kolejowego z napędem, pociągu kolejowego specjalnego przeznaczenia (w tym również najechnięcie na przedmiot stanowiący część konstrukcyjną pociągu kolejowego z napędem, pociągu kolejowego specjalnego przeznaczenia) oraz uszkodzenie lub nieprawidłowe działanie części pokładowej urządzeń umożliwiających kontrolę prowadzenia pociągu kolejowego (ERTMS)	10	6	1
	Uszkodzenie lub zły stan techniczny wagonu (w tym także najechnięcie na część konstrukcyjną wagonu)	11	26	10
	Uszkodzenie lub nieprawidłowe zadziałanie urządzeń sterowania ruchem kolejowym	12	1	0
	Najechnięcie pociągu kolejowego na pociąg kolejowy lub inną przeszkodę (np. płozę hamulcową, wózek bagażowy, pocztowy)	13	49	35
	Zamach zbrodniczy	14	0	0
	Przedwczesne rozwiązanie drogi przebiegu lub uchylenie zamknięcia i przełożenie zwrotnicy pod pojazdem kolejowym	15	14	21
	Niewłaściwe zestawienie pociągu lub składu manewrowego	16	1	2
	Niewłaściwe załadowanie, rozładowanie, nieprawidłowości w zabezpieczeniu ładunku lub inne nieprawidłowości w czynnościach ładunkowych albo niewłaściwe zestawienie pociągu lub składu manewrowego	17	17	9
	Najechnięcie pociągu kolejowego na pociąg drogowy (inną maszynę drogową, maszynę rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym z rogatkami (kat. A wg metryki przejazdowej)	18	9	5
	Najechnięcie pociągu kolejowego na pociąg drogowy (inną maszynę drogową, maszynę rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym wyposażonym w samoczynny system przejazdowy z sygnalizacją świetlną i rogatkami (kat. B)	19	13	12
	Najechnięcie pociągu kolejowego na pociąg drogowy (inną maszynę drogową, maszynę rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym wyposażonym w samoczynny system przejazdowy z sygnalizacją świetlną i bez rogatek (kat. C)	20	26	25
	Najechnięcie pociągu kolejowego na pociąg drogowy (inną maszynę drogową, maszynę rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym niewyposażonym w system przejazdowy (kat. D)	21	130	103
	Najechnięcie pociągu kolejowego na pociąg drogowy (inną maszynę drogową, maszynę rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym użytku prywatnego (kat. F)	22	1	2
	Najechnięcie pociągu kolejowego na pociąg drogowy (inną maszynę drogową, maszynę rolniczą) lub odwrotnie poza przejazdami kolejowo-drogowymi na stacjach i szlakach lub na torze komunikacyjno-dojazdowym do bocznic	23	10	8
	Pożar w pociągu, składzie manewrowym lub w pojeździe kolejowym	24	1	0
	Pożar w obiekcie budowlanym itp. w granicach obszaru kolejowego, pożar lasu w granicach do końca pasa przeciwpożarowego, pożar zbóż, traw i torowisk powstały w granicach obszaru kolejowego	26	0	0
	Eksplozja w pociągu, składzie manewrowym lub pojeździe kolejowym	27	0	0
	Kłeski żywiołowe (np. powódź, zasy pyłowe, zatory lodowe, huragany, osunięcia się ziemi)	28	0	0
	Katastrofy budowlane w bezpośrednim sąsiedztwie torów kolejowych, po których odbywa się normalny ruch pociągów	29	0	0
	Złóżwie, chuligańskie lub lekkomyślne występy (np. obrzucenie pociągu kamieniami, kradzież ładunku z pociągu lub składu manewrowego będącego w ruchu, ułożenie przeszkody na torze, dewastacja urządzeń energetycznych, łączności, sterowania ruchem kolejowym lub nawierzchni oraz ingerencja w te urządzenia)	30	9	5
	Najechnięcie pociągu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu strzeżonym	31	12	8
	Najechnięcie pociągu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory na przejeździe kolejowo-drogowym z samoczynnym systemem przejazdowym (kat. B, C)	32	5	3
	Najechnięcie pociągu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory na pozostałych przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach	33	10	5
	Najechnięcie pociągu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory poza przejazdami kolejowo-drogowymi lub przejściami na stacjach i szlakach	34	141	137
	Zdarzenia z osobami związane z ruchem pociągu kolejowego (wskakiwanie, wypadnięcie z pociągu, pociągu kolejowego, silny dojazd lub gwałtowne hamowanie pociągu kolejowego)	35	19	5
	Zignorowanie przez prowadzącego pociąg drogowy sygnałów zabraniających wjazdu na przejazd kolejowo-drogowy i uszkodzenie rogatki lub sygnalizatorów drogowych	36	0	0
	Rozzerwanie się pociągu lub składu manewrowego, które spowodowało zbiegnięcia wagonów	37	0	0
	Nieprawidłowe zadziałanie budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego lub pojazdów kolejowych spowodowane kradzieżą	38	0	0
	Wjazd pociągu kolejowego korzystającego z zasilania w energię trakcyjną z sieci trakcyjnej na niezajęty tor nieelektryfikowany	39	0	0
	Niekontrolowane uwolnienie się towaru niebezpiecznego z wagonu lub opakowania wymagające interwencji władz lub zastosowania środków do likwidacji zagrożenia pożarowego, chemicznego, biologicznego na stacji lub na szlaku	40	0	0
	Nieustalona kategoria	-	3	3
WYPADKI SUMA			632	502
C	Wyprawienie pociągu kolejowego na tor zajęty, zamknięty albo przeciwny do zasadniczego lub w kierunku niewłaściwym	41	4	2
	Przyjęcie pociągu kolejowego na stację na tor zamknięty lub zajęty	42	3	1
	Wyprawienie, przyjęcie lub jazda pociągu kolejowego po niewłaściwie ułożonej, niezabezpieczonej drodze przebiegu albo niewłaściwa obsługa lub brak obsługi urządzeń sterowania ruchem kolejowym	43	92	68
	Niezatrzymanie się pociągu kolejowego przed sygnałem „Stój” lub w miejscu, w którym powinien się zatrzymać, albo uruchomienie pociągu kolejowego bez wymaganego zezwolenia	44	83	86
	Przekroczenie największej dozwolonej prędkości jazdy	45	6	6
	Wykonanie manewru stwarzającego zagrożenie bezpieczeństwa ruchu pociągów	46	2	2
	Zbiegnięcie pociągu kolejowego	47	5	5
	Przedwczesne rozwiązanie drogi przebiegu lub uchylenie zamknięcia i przełożenie zwrotnicy pod pojazdem kolejowym	48	3	3
	Niewłaściwe zestawienie pociągu	49	0	0
	Niewłaściwe załadowanie, rozładowanie, nieprawidłowości w zabezpieczeniu ładunku lub inne nieprawidłowości w czynnościach ładunkowych	50	17	27
	Uszkodzenie nawierzchni, mostu lub wiaduktu, sieci trakcyjnej, również niewłaściwe wykonywanie robót, np. nieprawidłowy rozładunek materiałów, pozostawienie materiałów i sprzętu (w tym maszyn drogowych) na torze lub w skrajni pociągu kolejowego	51	49	38
	Nieprawidłowe zadziałanie urządzeń sterowania ruchem kolejowym powodujące: – nieostaniecienie sygnałem „Stój” odstępu blokady liniowej, zajętego przez pociąg kolejowy, – nastawienie sygnału zezwalającego na semaforze przy nieprawidłowo ułożonej drodze przebiegu, nieprawidłowej pracy urządzeń niezajętości torów lub rozjazdów, niewłaściwym działaniu urządzeń blokady stacyjnej lub liniowej, – nieostrzeżenie i niezabezpieczenie użytkowników drogi przed pociągiem zbliżającym się do przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia wyposażonego w system przejazdowy	52	2	4
	Uszkodzenie lub zły stan techniczny wagonu powodujące konieczność jego wyłączenia z ruchu na skutek wskazań przez urządzenia detekcji stanu awaryjnego taboru, potwierdzonych w warunkach warsztatowych (gorące mażnice, gorące hamulec skutkujący przesuniętą obręczą), a także innych usterek w pojazdach kolejowych będących w ruchu zauważonych przez personel obsługi	53	31	27
	Uszkodzenie lub zły stan techniczny wagonu powodujące konieczność jego wyłączenia z ruchu na skutek wskazań przez urządzenia detekcji stanu awaryjnego taboru, potwierdzonych w warunkach warsztatowych (gorące mażnice, gorące hamulec skutkujący przesuniętą obręczą), a także innych usterek w pojazdach kolejowych będących w ruchu zauważonych przez personel obsługi	54	229	191
	Pożar w pociągu lub w pojeździe kolejowym niepowodujący negatywnych skutków dla mienia lub środowiska, bez uszkodzonych	55	21	15
	Pożar w pojeździe kolejowym, z wyjątkiem pożarów w pociągach	56	0	0
	Pożar obiektu budowlanego i rośliności w bezpośrednim sąsiedztwie torów kolejowych, po których odbywa się normalny ruch kolejowy	57	3	1
	Niekontrolowane uwolnienie się towaru niebezpiecznego z wagonu lub opakowania wymagające interwencji władz lub zastosowania środków do likwidacji zagrożenia pożarowego, chemicznego, biologicznego na stacji lub na szlaku	58	0	0
	Niekontrolowane uwolnienie się towaru niebezpiecznego z wagonu lub opakowania wymagające interwencji władz lub zastosowania środków do likwidacji zagrożenia pożarowego, chemicznego, biologicznego na stacji lub na szlaku	59	1	3
	Najechnięcie pociągu kolejowego na przeszkodę (np. płozę hamulcową, wózek bagażowy, pocztowy itp.) bez wykojenia lub uszkodzenia	60	45	47
	Zamach zbrodniczy	61	0	1
	Kłeski żywiołowe (np. powódź, zasy pyłowe, zatory lodowe, huragany, osunięcia się ziemi)	62	19	16
	Katastrofy budowlane w bezpośrednim sąsiedztwie torów kolejowych, po których odbywa się normalny ruch pociągów	63	0	1
	Złóżwie, chuligańskie lub lekkomyślne występy (np. obrzucenie pociągu kamieniami, kradzież ładunku z pociągu lub składu manewrowego będącego w ruchu, ułożenie przeszkody na torze, dewastacja urządzeń energetycznych, łączności, sterowania ruchem kolejowym lub nawierzchni oraz ingerencja w te urządzenia), bez uszkodzonych lub negatywnych konsekwencji dla mienia lub środowiska lub środowiska, stanowiące zagrożenie dla pasażerów lub pracowników pociągu	64	255	356
	Zdarzenia z osobami związane z ruchem pociągu kolejowego (przechodzenie przez tory na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach lub poza nimi, wskakiwanie, wypadnięcie z pociągu lub pociągu kolejowego, potrącenie przez tabor w ruchu, silny dojazd lub gwałtowne hamowanie pociągu kolejowego), bez uszkodzonych lub negatywnych konsekwencji dla mienia lub środowiska	65	25	26
	Niezatrzymanie się pociągu drogowego przed zamkniętą rogatką (półrogatką) i uszkodzenie jej lub sygnalizatorów drogowych, na których założone były sygnały ostrzegające o nadjeżdżającym pociągu, bez kolizji z pojazdem kolejowym	66	82	89
	Nieprawidłowe działanie urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego lub pojazdów kolejowych spowodowane kradzieżą	67	0	0
	Rozzerwanie się pociągu lub składu manewrowego, które nie spowodowało zbiegnięcia wagonów	68	261	221
	Inne niż powyżej wymienione przyczyny lub nałożenie się kilku przyczyn jednocześnie, tworząc równoważne przyczyny	69	23	13
INCYDENTY SUMA			1261	1249
ŁĄCZNIE ZDARZENIA			1897	1757



Wykres zawiera 3 zdarzenia kolejowe zaistniałe w 2020 r. dla których nie ustalono kategorii do dnia 26 sierpnia 2021 r. – pod pozycją kategoria „ustalana”.

3.2 Zdarzenia w odniesieniu do których Komisja prowadziła bezpośrednio postępowania, o których została powiadomiona Agencja Kolejowa Unii Europejskiej (EUAR)

3.2.1 Poważny wypadek kategorii A23 zaistniały 11 stycznia 2020 r. o godz. 04:35 na szlaku Szamotuły – Pęckowo, w torze nr 1, w km 34,102 linii kolejowej nr 351 Poznań Główny – Szczecin Główny

W dniu 11.01.2020 roku były prowadzone prace związane z modernizacją linii kolejowej nr 351 Poznań Główny – Szczecin Główny, na szlaku Szamotuły – Pęckowo. W kilometrze 34,102 firma ZRI Chrobok wykonywała prace związane z pogrążaniem grodzic stalowych (ścianek szczelnych), jako podwykonawca firmy Budimex S.A. Od godziny 00:01 tor szlakowy nr 1 został zamknięty, zgodnie z zawiadomieniem o zarządzeniu zamknięcia torów nr 71 IZES5-7011-09/20 z dnia 09.01.2020 roku dla demontażu sieci trakcyjnej i montażu konstrukcji wsporczych. Zarządzenie to nie dotyczyło wykonywania prac na szlaku Szamotuły – Pęckowo polegających na pogrążaniu grodzic stalowych (ścianek szczelnych) i wbijania fundamentów palowych słupów sieci trakcyjnej. W związku z prowadzoną modernizacją linii nr 351 tor nr 2 na tym szlaku był zdemontowany. Miejsce prac związane z pogrążaniem grodzic stalowych w kilometrze 34,102 było oświetlone reflektorami zamieszczonymi na maszcie i zasilanymi przez agregat prądotwórczy napędzany silnikiem spalinowym. O godzinie 00:15 został wyprawiony ze stacji Szamotuły, na tor zamknięty nr 1, pociąg roboczy Rob1, spółki PKP Energetyka S.A. Zakład Robót Energetycznych w Słotwinach, który był także podwykonawcą firmy Budimex S.A. Drużynę pociągową pociągu roboczego zapewniał przewoźnik kolejowy TKol Sp. z o.o. świadczący usługi dla PKP Energetyka S.A. Zakładu Robót Energetycznych w Słotwinach. Pociąg roboczy Rob1 został wyprawiony do kilometra 41,815. Po zakończeniu prac pociągu roboczego, polegających na wbijaniu pali pod słupy sieci trakcyjnej, ok. godz. 04:20 pociąg pchany Rob1 ruszył w kierunku stacji Szamotuły, jadąc po torze nr 1. W tym czasie, w miejscu zdemontowanego toru nr 2, w kilometrze 34,102 były wykonywane czynności związane z zakończeniem pogrążania grodzic stalowych i porządkowaniem miejsca pracy przez pracowników firmy ZRI Chrobok. W trakcie tych prac, podczas przestawiania samochodu dostawczego firmy ZRI Chrobok doszło do jego niezamierzonego unieruchomienia (zawieszenia przednią częścią) w skrajni toru nr 1 na wystających grodzicach stalowych. Kilukrotne próby wyjazdu samochodu zakończyły się niepowodzeniem. W kolejnej próbie wydostania samochodu użyto dźwigu, zaczepiając zawiesie za hak holowniczy samochodu. Przy próbie uniesienia samochodu, zawiesie zsunęło się z haka. Pociąg roboczy zbliżał się wówczas do miejsca zdarzenia, będąc już widocznym dla pracowników ZRI Chrobok, dla których jazda zbliżającego się pociągu była zaskoczeniem. Po zauważeniu zbliżającego się pociągu podjęto próbę jego zatrzymania za pomocą ręcznych sygnałów dziennych „STÓJ” podawanych przez pracownika PKP Energetyka oraz pracownika firmy Budimex, co jednak nie przyniosło oczekiwanego rezultatu. Poszkodowany w zdarzeniu pracownik firmy ZRI Chrobok wysiadł z kabiny samochodu i udał się na jego prawą stronę w celu dokonania uwolnienia samochodu wchodząc pomiędzy zablokowane auto, a tor nr 1 mając pozycję wymuszoną dla tych czynności, dodatkowo wyposażony był w hełm i nauszники dźwiękochłonne. W tym momencie pociąg pchany wagonami do przodu potracił prawą stronę pierwszego wagonu ww. pracownika i następnie starł się z samochodem. Na wagonie w kontenerze znajdowało się stanowisko do obserwacji przedpola jazdy przez kierownika pociągu. Według wyjaśnień kierownika pociągu znajdował się on w wyznaczonym miejscu do obserwacji i nie zauważył zdarzenia. Dopiero maszynista lokomotywy, po usłyszeniu uderzenia z prawej strony, wdrożył hamowanie pociągu i przekazał kierownikowi pociągu komunikat twierdzący, że o „coś żeśmy zahaczyli”. Lokomotywa znajdowała się jako piąty pojazd w składzie pchanego pociągu.

Czoło pociągu roboczego zatrzymało się w odległości 125 m za miejscem zdarzenia. Natomiast kabina maszynisty, który zareagował na zdarzenie, znajdowała się 55 m za miejscem zdarzenia. W wyniku zdarzenia pracownik firmy ZRI Chrobok poniósł śmierć na miejscu.

W wyniku podjęcia przez Przewodniczącego PKBWK decyzji o przejęciu postępowania przez Zespół badawczy, uwzględniając postanowienia art. 28e ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym, Komisja w dniu 26 marca 2020 r. zgłosiła przejęcie prowadzenia postępowania Agencji Kolejowej Unii Europejskiej („EUAR”) za pośrednictwem systemu informatycznego „ERAIL” i powyższe zdarzenie zostało zarejestrowane w bazie danych ERAIL pod numerem **PL-6168**.

Z tego postępowania Komisja sporządziła raport nr PKBWK/09/2020, w którym Zespół badawczy Komisji rekomendował wdrożenie następujących działań:

1. Zarządca infrastruktury PKP PLK S.A. wyegzekwuje udział wykonawców i podwykonawców robót i innych zainteresowanych podmiotów w komisjach regulaminowych opracowujących regulaminy tymczasowe prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót jak również w naradach koordynacyjnych związanych z procesem budowy.
2. Zarządca infrastruktury PKP PLK S.A. zobowiąże wykonawców i podwykonawców robót do podawania szczegółowych informacji określających zakres wykonywanych robót (faza, etap, itp.) wraz ze wskazaniem ich lokalizacji w przekazywanym do Zarządcy Infrastruktury żądaniu zamknięć torowych.
3. Zarządca infrastruktury PKP PLK S.A. będzie bezwzględnie przestrzegał stosowanie treści postanowień Instrukcji Ir-19 odnośnie wydawania „zawiadomienia o zarządzeniu zamknięcia toru/torów” skierowanego dla wszystkich zainteresowanych.
4. Zarządca infrastruktury PKP PLK S.A. wyegzekwuje dokonywanie szczegółowych zapisów dotyczących robót (kilometry prac, faza, etap, itp.) w Dzienniku oględzin rozjazdów (D-831).
5. Przewoźnik TKol Sp. z o.o. wdroży mechanizmy sprawdzające kompetencje pracowników w celu uniemożliwienia wyznaczania pracowników do wykonywania czynności bez właściwych kwalifikacji oraz wyegzekwuje prawidłową realizację procedur w ramach systemu SMS, w szczególności Procedury P-12.
6. Przewoźnicy: TKol Sp. z o.o. i PKP Energetyka S.A. oraz zarządca infrastruktury PKP PLK S.A. podejmą działania w celu wyeliminowania innych nieprawidłowości niemających związku z przyczynami poważnego wypadku, a ujawnionymi w trakcie badania przyczyn powstania poważnego wypadku.
7. Właściciel pojazdu kolejowego SM42-9288 PKP Energetyka S.A. wykona polecenie Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego dotyczące instalacji kamer cyfrowych lub wideorejestratorów w pojazdach kolejowych.
8. PKP Energetyka S.A. właściciel wagonu techniczno- gospodarczego typ 3Z; rok budowy 1949, nr fabryczny – 0689, posiadający identyfikator pojazdu kolejowego nr EVN PL-PKPE 99 51 9530 165–1, przeprowadzi przegląd odpowiedniego poziomu i wystawi nowe świadectwo sprawności technicznej po spełnieniu wszystkich niezbędnych wymagań.
9. PKP Energetyka S.A. właściciel pojazdu trakcyjnego SM42-9288 podejmie działania w zakresie wykorzystania w rejestratorach PIAP, wszystkich dostępnych sygnałów wraz z rejestracją sygnału akustycznego „Bacność”.

3.2.2 Wypadek kategorii B21 zaistniały w dniu 17 lutego 2020 r. o godz. 19:34 na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii D, zlokalizowanym na szlaku Czerwonak – Bolechowo, w torze nr 1, w km 7,765 linii kolejowej nr 356 Poznań Wschód – Bydgoszcz Główna

W dniu 17.02.2020 roku podczas jazdy pociągu osobowego 77486/7 relacji Wągrowiec – Poznań Główny przewoźnika Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o. prowadzonego spalinowym pojazdem kolejowym serii VT628.4-659 po torze nr 1, na szlaku Czerwonak - Bolechowo, linii kolejowej nr 356 na przejeździe – kolejowo drogowym kat. „D” w km 7,765 nastąpiło wjechanie pojazdu drogowego tj. samochodu ciężarowego marki MAN z przyczepą przed nadjeżdżający pociąg, w wyniku czego nastąpiło zderzenie pojazdu kolejowego i drogowego. Pociąg osobowy nr 77486/7 ostatni planowy postój miał na przystanku osobowym Owińska. O godzinie 19:31:44 (na podstawie zapisów rejestratora ATM), pociąg odjechał z ww. przystanku i był prowadzony zgodnie z rozkładem jazdy. Po minięciu wskaźnika W6a w km 8,520 odnoszącego się do przejazdu kolejowo-drogowego kategorii „D” w km 7,765 linii kolejowej nr 356 maszynista pociągu nr 77486/7 podał sygnał Rp1 „Bacność”. Zbliżając się do przejazdu, gdy pociąg znalazł się w odległości ok. 200 metrów od przejazdu maszynista zauważył, że na przejazd kolejowo – drogowy wjeżdża samochód ciężarowy i w tym momencie podał ponownie sygnał „Bacność”. W odległości ok. 150 metrów od przejazdu maszynista ponownie podał sygnał „Bacność” i wdrożył hamowanie nagłe. Szybko opuścił kabinę spalinowego zespołu trakcyjnego i ostrzegł pasażerów o zagrażającym niebezpieczeństwie, a sam uchwycił się poręczy. Z analizy zapisów nagrania z kamery szlakowej w pojeździe kolejowym wynika, że kierowca samochodu ciężarowego nie zatrzymał się przed przejazdem kolejowo drogowym, do czego zobowiązywały go znak B-20 „STO” i linia P-12, umieszczone 5 m od przejazdu i wjechał na przejazd bezpośrednio przed nadjeżdżający pociąg osobowy nr 77486/7.. Następnie pociąg poruszając się z prędkością ok. 95 km/h uderzył w przyczepę samochodu ciężarowego. W wyniku uderzenia nastąpiło odrzucenie samochodu na prawą stronę przejazdu (patrząc z kierunku jazdy pociągu), natomiast przyczepy na lewą stronę przejazdu. Dodatkowo uderzenie pociągu w samochód spowodowało wykoślenie spalinowego zespołu trakcyjnego drugim zestawem kołowym na prawą stronę w kierunku jazdy. Czoło uszkodzonego samochodu ciężarowego MAN znajdowało się po wypadku z prawej strony przejazdu w odległości ok. 15 metrów od osi przejazdu w kierunku jazdy pociągu, samochód był obrócony ok. 90 stopni. Pozostałości zniszczonej przyczepy znajdowały się w kilku częściach z lewej strony przejazdu w odległości od ok. 10 do 30 metrów od jego osi w kierunku jazdy pociągu. Po wypadku czoło pociągu zatrzymało się w km 7,393 tj. 372 metrów od osi przejazdu. Długość drogi hamowania pociągu od momentu wdrożenia hamowania nagłego przez maszynistę, do momentu zatrzymania pociągu wynosiła 469 metrów. W wyniku najechania pociągu 77486/7 na pojazd drogowy żaden z pasażerów, pracowników kolejowych ani użytkowników przejazdu nie odniósł obrażeń. Jednakże wskutek zdarzenia wystąpiły znaczne straty materialne, w tym: uszkodzenie samochodu ciężarowego i całkowite zniszczenie jego przyczepy, uszkodzenie spalinowego pojazdu trakcyjnego serii VT628-659, uszkodzenie infrastruktury kolejowej, w tym w szczególności nawierzchni kolejowej poczynwszy od przejazdu do miejsca zatrzymania czoła pociągu, dwóch płyt przejazdowych CBP oraz uszkodzenie nawierzchni na dojeździe do przejazdu po lewej stronie przejazdu.

W wyniku podjęcia przez Przewodniczącego PKBWK decyzji o przejęciu postępowania przez Zespół badawczy, uwzględniając postanowienia art. 28e ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym, Komisja w dniu 28 lutego 2020 r. zgłosiła ten fakt Agencji Kolejowej Unii Europejskiej („EUAR”)

za pośrednictwem systemu informatycznego „ERAIL” i powyższe zdarzenie zostało zarejestrowane w bazie danych ERAIL pod numerem **PL-6208**.

Z tego postępowania Komisja sporządziła raport nr PKBWK/07/2020, w którym Zespół badawczy Komisji rekomendował wdrożenie następujących działań:

1. Zarządca drogi Urząd Gminy Czerwonak w uzgodnieniu z zarządcą infrastruktury kolejowej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. podejmie działania zmierzające do opracowania koncepcji wybudowania drogi publicznej wzdłuż linii kolejowej (po jej lewej stronie), która skanalizowałaby ruch z przejazdów kat. D w km 7,018, 7,483 i 7,765 do jednego przejazdu o wyższej kategorii.
2. Zarządca drogi Urząd Gminy Czerwonak ustali odpowiednie działania mające na celu zapewnienie niezwłocznego usuwania nieprawidłowości zgłaszanych przez zarządcę infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wynikających z kontroli i badań diagnostycznych przejazdów kolejowo drogowych.
3. Zarządca infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. jako obowiązkowy element zakresu kontroli i badań diagnostycznych przejazdów ujmie każdorazowe sprawdzenie:
 - a) zgodności pochylenia niwelety dróg dojazdowych z obowiązującymi przepisami i metryką przejazdu,
 - b) widoczności przejazdu z dróg dojazdowych,
 - c) sprawdzenie aktualności metryki przejazdu.W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości należy podjąć stosowne działania naprawcze.
4. Zarządca infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. podejmie działania mające na celu poprawę jakości odbiorów końcowych zadań inwestycyjnych, w tym zapewni, że parametry techniczne odbieranych przejazdów kolejowo-drogowych będą zgodne z obowiązującymi przepisami.
5. Zarządca infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w ramach systemu zarządzania bezpieczeństwem (SMS) podejmie działania mające na celu:
 - a) poprawę skuteczności monitorowania i analizy informacji o zagrożeniach bezpieczeństwa wynikających z wniosków zgłaszanych przez przewoźników i użytkowników przejazdów kolejowo-drogowych oraz z wniosków z postępowań w sprawie zdarzeń kolejowych zgodnie z procedurą,
 - b) poprawę efektywności realizacji procedur SMS: PW-01 oraz PD-05,
 - c) uzupełnienie „rejestru zagrożeń” o „niespełnienie warunków widoczności przejazdu kolejowo drogowego z drogi dojazdowej”.
6. Właściciel pojazdu kolejowego VT628 tj. przewoźnik Arriva RP zrealizuje zalecenie nr 4 ujęte w pkt VI Raportu nr PKBWK/01/2019 przyjętego przez Komisję uchwałą w dniu 26 marca 2019 r. tj. dokona sprawdzenia zabudowanych systemów rejestracji obrazu przed pojazdami trakcyjnymi pod kątem prawidłowości i ciągłości rejestracji obrazu bez opóźnień w przypadku stosowania buforowego zapisu. W przypadku systemów z opóźnionym zapisem obrazu, przewoźnik dokona modyfikacji w układach zasilania tak, aby zapewnić ciągłość zapisu nawet w przypadku utraty zasilania zewnętrznego.

7. PKP S.A. Oddział Gospodarowania Nieruchomościami w Poznaniu podejmie działania zmierzające do likwidacji miejsca zatrzymania samochodów z prawej strony przejazdu zlokalizowanego po lewej stronie drogi dojazdowej do przejazdu patrząc od strony drogi wojewódzkiej (teren działki nr 9/3), z uwagi na fakt, że zatrzymujące się tam pojazdy ograniczają kierującym widoczność czoła pociągów zbliżających się do przejazdu oraz widoczność z prawej strony toru dla maszynistów pociągów zbliżających się do przejazdu kolejowo – drogowego w kierunku stacji Wągrowiec.
8. Zarządcy infrastruktury kolejowej będą przysyłać do zarządców dróg dojazdowych do przejazdów kolejowo-drogowych informacje o stwierdzonych nieprawidłowościach, w tym w oznakowaniu i organizacji ruchu drogowego oraz żądać informacji o ich usunięciu.

3.2.3 Poważny wypadek kategorii A13 zaistniały w dniu 9 marca 2020 r. o godz. 04:15 na stacji Szymankowo, w torze nr 2, w km 287,360 linii kolejowej nr 9 Warszawa Wschodnia Osobowa – Gdańsk Główny

W dniu 08.03.2020 roku o godz. 22:15, zgodnie z postanowieniami Regulaminu tymczasowego prowadzenia ruchu podczas wykonywania robót nr 35/2020 z dnia 06.02.2020 r., oraz zawiadomieniem o zarządzeniu zamknięcia torów z dnia 06 marca 2020 r., dyżurny ruchu stacji LCS Tczew (Lokalne Centrum Sterowania) dokonał zamknięcia toru szlakowego nr 2 od stacji Tczew do stacji Szymankowo. Tor został zamknięty w celu wykonania prac - szlifowania szyn przez pociąg specjalistyczny SPENO. Na czas wykonywania prac, posterunek „Sz” stacji Szymankowo został obsadzony miejscowo i ruch pociągów pomiędzy stacjami Tczew i Szymankowo był prowadzony jednotorowo dwukierunkowo po torze nr 1. Ze stacji Szymankowo na tor zamknięty nr 2, został wyprawiony pociąg roboczy Rob.3 (pociąg specjalistyczny do szlifowania szyn - SPENO), którego praca polegała na szlifowaniu szyn. Pracownicy zarządcy infrastruktury demontowali urządzenia przytorowe, a następnie montowali je ponownie po przejeździe pociągu Rob.3. Ok. godziny 02:20, ze stacji Tczew został wyprawiony wózek motorowy WMB10-182 na zamknięty tor szlakowy nr 2 szlaku Tczew – Szymankowo w celu wsparcia technicznego przy montażu urządzeń przytorowych. Po zakończonej pracy szlifowania szyn, pociąg roboczy Rob.3 otrzymał zezwolenie na wjazd do stacji Szymankowo z zamkniętego toru szlakowego nr 2. Pociąg wraz z kierownikiem pociągu (funkcję kierownika pociągu pełnił toromistrz) i zawiadowcą koordynującym prace torowe wjechał na tor stacyjny nr 4 ok. godz. 04:00, a wózek motorowy WMB10-182 (pociąg Rob.1), pozostał na szlaku. Toromistrz, po opuszczeniu pociągu roboczego Rob.3, skontaktował się za pomocą telefonu komórkowego z dyżurnym ruchu stacji Szymankowo, w celu omówienia sposobu przywrócenia sprawności odcinków torowych po pracach szlifowania szyn (zerowanie niezajętości odcinków szlaku). Wykonanie wyzerowania odcinka kontroli niezajętości toru na szlaku Szymankowo - Tczew wymagało wolnego szlaku od wszelkich pojazdów kolejowych. Toromistrz podczas tej rozmowy omówił zjazd wózka motorowego WMB10-182 (pociągu roboczego Rob.1) z zamkniętego toru szlakowego nr 2. Ze złożonych wysłuchań dyżurnego ruchu stacji Szymankowo i toromistrza wynika, że wspólnie uzgodnili, aby wózek motorowy WMB10-182 pominął semafor wjazdowy „P” nadający sygnał S1 – „Stój” i dojechał do tarczy manewrowej Tm12. Toromistrz, idąc w kierunku wózka motorowego WMB10-182, stojącego przed semaforem wjazdowym „P”, wykonał telefon do maszynisty tego wózka i poinformował go o ustaleniach z dyżurnym ruchu stacji Szymankowo. Podczas tych rozmów, do stacji Szymankowo zbliżał się jadący po torze nr 1 ze stacji Tczew, pociąg LTE 555122 (lokomotywa luzem). Dyżurny ruchu stacji Szymankowo przygotował wjazd dla tego pociągu z toru szlakowego

nr 1 na tor stacyjny nr 2. Jednym z elementów drogi przebiegu dla pociągu nr LTE 555122 był rozjazd nr 26. Po około dwóch minutach wózek motorowy WMB10-182 (pociąg roboczy Rob.1) bez wymaganego zezwolenia został uruchomiony pomijając semafor wjazdowy „P” nadający sygnał S1 „Stój” oraz tarczę manewrową Tm12 wskazującą sygnał Ms1- „jazda manewrowa zabroniona” i zatrzymał się na rozjeździe nr 26, ponieważ zwrotnica rozjazdu była przełożona na kierunek zwrotny, a niezgodny z jego jazdą z ostrza dla kierunku na wprost. Pociąg LTE 555122 kontynuował jazdę i po minięciu semafora wjazdowego „O” nadającego sygnał „S6 - wolna droga, jazda z prędkością nieprzekraczającą 100 km/h...” jechał torem łączącym tor nr 1 z torem nr 2 i uderzył z prędkością 76,7 km/h, w stojący w drodze przebiegu na rozjeździe nr 26 wózek motorowy WMB10-182. Po uderzeniu wózek motorowy WMB10-182 był pchany na odcinku 224 metry i zatrzymał się na wysokości konstrukcji sieci trakcyjnej (bramka w lokacie 287-5). W wyniku zdarzenia śmierć na miejscu poniosły dwie osoby znajdujące się w wózku motorowym WMB10-182, który uległ całkowitemu zniszczeniu.

W wyniku podjęcia przez Przewodniczącego PKBWK decyzji o przejęciu postępowania przez Zespół badawczy, uwzględniając postanowienia art. 28e ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym, Komisja w dniu 26 marca 2020 r. zgłosiła ten fakt Agencji Kolejowej Unii Europejskiej („EUAR”) za pośrednictwem systemu informatycznego „ERAIL” i powyższe zdarzenie zostało zarejestrowane w bazie danych ERAIL pod numerem **PL- 6227**.

Z tego postępowania Komisja sporządziła raport nr PKBWK 01/2021, w którym Zespół badawczy Komisji rekomendował wdrożenie następujących działań:

1. Zarządca infrastruktury PKP PLK S.A. zgodnie z obowiązującym Systemem Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS) dokona oceny i wyceny ryzyka w odniesieniu do zagrożeń zidentyfikowanych w niniejszym Raporcie, które przyczyniły się do zaistnienia bądź stanowiły inne nieprawidłowości związane z badanym zdarzeniem. Zarządca infrastruktury podejmie również stosowne środki ograniczające ryzyko zaistnienia ww. zagrożeń.
2. Zarządca infrastruktury PKP PLK S.A. dokona uzupełnienia rejestru zagrożeń o następujące zagrożenie „używanie telefonów komórkowych do wydawania poleceń związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego zamiast środków dopuszczonych w przepisach wewnętrznych” oraz dokona oceny i wyceny tego ryzyka, jak również podejmie stosowne środki ograniczające ryzyko zaistnienia tego zagrożenia.
3. Zarządca infrastruktury PKP PLK S.A. bezwzględnie będzie realizował zalecenie zawarte w Raporcie rocznym z działalności PKBWK za rok 2013 o treści:
„Należy dokonać weryfikacji liczby wewnętrznych kontroli z zakresu:
 - a) *obowiązku okresowego (w trybie uregulowanym instrukcjami wewnętrznymi) odsłuchiwania rozmów przeprowadzanych z wykorzystaniem łączności i radiołączności,*
 - b) *prawidłowości zapisów w dokumentacji techniczno – ruchowej prowadzonej na posterunkach ruchu, w tym w dziennikach prowadzenia ruchu, szczególnie pod względem czytelności i aktualności,*
 - c) *rodzajów i częstotliwości powtarzania się usterek urządzeń srk oraz czytelności”.*
4. Zarządca infrastruktury PKP PLK S.A. w programie szkolenia ujmie zasady związane z wjazdem, wyjazdem i przejazdem pociągu na podstawie § 61 Instrukcji Ir-1 oraz organizacji pracy procesu przewozowego przez dyżurnego ruchu, wydawaniu rozkazów, wydawaniu zezwoleń

oraz w komunikowaniu się z maszynistą i kierownikiem pociągu roboczego (§ 23 Instrukcji Ir-1).

5. Zarządca infrastruktury PKP PLK S.A. i przewoźnik HSL Polska Sp. z o.o. podejmą działania mające na celu wyeliminowanie innych nieprawidłowości, niemających związku przyczynowego, a ujętych w niniejszym Raporcie w punkcie IV.6.
6. Zarządca infrastruktury PKP PLK S.A. wdroży skutecznie zakaz wykorzystywania telefonów komórkowych w czasie pełnienia obowiązków służbowych związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego, pracami manewrowymi, pociągów związanych z zamknięciami – zgodnie z poleceniem Wiceprezesa UTK z dnia 30.05.2012 r. zawartego w piśmie nr DKKBK-550/R-03/KB/2012.
7. Zarządca infrastruktury PKP PLK S.A. wyegzekwuje stosowanie obowiązku osygnalizowania toru zamkniętego tarczą „D1” według postanowień § 53 ust. 6 Instrukcji Ir-1 wraz ze stosowaniem środków pomocniczych (tabliczek ostrzegających) zgodnie z postanowieniami § 50 Instrukcji Ir-1.

3.2.4 Poważny wypadek kategorii A19 zaistniały 29 kwietnia 2020 r. o godz. 17:32 na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii B, zlokalizowanym na szlaku Bolechowo – Murowana Goślina, w torze nr 1, w km 15,753 linii kolejowej nr 356 Poznań Wschód – Bydgoszcz Główna

W dniu 29.04.2020 roku podczas jazdy pociągu nr 77472/3 (RZEPICHA) relacji Gołańcz - Wolsztyn przewoźnika Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o. prowadzonego autobusem szynowym serii SA132-012 na przejeździe kolejowo-drogowym kat. „B” nastąpiło najechanie na samochód ciężarowy marki MAN z naczepą załadowaną torfem, który wjechał bezpośrednio przed pociąg, omijając stojące samochody lewym pasem drogowym i rogatkę wjazdową zamykającą wjazd na przejazd kolejowo-drogowy. Pociąg osobowy nr 77472/3 (RZEPICHA) ostatni planowy postój miał na przystanku osobowym Zielone Wzgórza o godzinie 17:29. Po odjeździe z tego przystanku z prędkością rozkładową zbliżał się do przejazdu kolejowo-drogowego w kilometrze 15,753. Gdy pociąg wyjechał z łuku linii kolejowej, maszynista widział stojące pojazdy samochodowe przed przejazdem kolejowo-drogowym. W odległości ok. 100 metrów od przejazdu maszynista zauważył po prawej stronie, patrząc w kierunku jazdy pociągu, że do przejazdu kolejowo-drogowego zbliża się z dużą prędkością samochód ciężarowy. Uruchomił hamowanie nagłe pociągu, po czym wybiegł z kabiny autobusu szynowego do przedziału pasażerskiego i ostrzegł pasażerów o zagrażającym niebezpieczeństwie. W tym momencie pociąg z prędkością, wg rejestratora, 96 km/h uderzył w lewy bok naczepy samochodu ciężarowego MAN. W wyniku uderzenia pociągu w samochód, nastąpiło jego zakleszczenie i na odcinku 65 metrów pchanie go przez pociąg aż do chwili zatrzymania w km 15,688. Uderzenie spowodowało wykolejenie autobusu szynowego pierwszym wózkiem na lewą stronę w kierunku jazdy oraz środkowym wózkiem na prawą stronę. Uderzony samochód ciężarowy został obrócony o 90 stopni względem kierunku jazdy i usytuowany wzdłuż toru w taki sposób, że jego kabina skierowana była ku tyłowi pociągu. Fragmenty naczepy znajdowały się w zniszczonej kabinie maszynisty pociągu oraz pod jego ostoją. Po zdarzeniu czoło pociągu zatrzymało się w km 15,688 czyli 65 metrów od osi przejazdu. Długość drogi hamowania pociągu od momentu uderzenia, do momentu zatrzymania pociągu wynosiła 65 metrów. W wyniku najechania pociągu nr 77472/3 (RZEPICHA) na pojazd drogowy 16 osób odniosło obrażenia (11 pasażerów, 3 pracowników kolejowych i 2 osoby samochodu ciężarowego MAN).

Wystąpiły straty materialne, w tym: całkowite zniszczenie samochodu ciężarowego z naczepą, rozbity spalinowy pojazd trakcyjny serii SA132-012, uszkodzenie infrastruktury kolejowej, w szczególności nawierzchni kolejowej poczynszy od przejazdu do miejsca zatrzymania czoła pociągu.

W wyniku podjęcia przez Przewodniczącego PKBWK decyzji o przejęciu postępowania przez Zespół badawczy, uwzględniając postanowienia art. 28e ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym, Komisja w dniu 07 maja 2020 r. zgłosiła ten fakt Agencji Kolejowej Unii Europejskiej („EUAR”) za pośrednictwem systemu informatycznego „ERAIL” i powyższe zdarzenie zostało zarejestrowane w bazie danych ERAIL pod numerem **PL-6263**.

Z tego postępowania Komisja sporządziła raport nr PKBWK/10/2020, w którym Zespół badawczy Komisji rekomendował wdrożenie następujących działań:

1. W sprawie nieprawidłowej eksploatacji pojazdu MAN, Komisja nie wydała zaleceń, ponieważ Wojewódzki Inspektor Transportu Drogowego w Poznaniu na podstawie otrzymanego materiału od Prokuratury wszczął postępowanie administracyjne w stosunku do właściciela pojazdu, o czym Komisję poinformował Główny Inspektor Transportu Drogowego.
2. Z uwagi na iloczyn ruchu pojazdów na przejeździe w kilometrze 15,753 linii kolejowej nr 356, przekraczający 400 tys., zaistniałe dotychczas wypadki i znaczne ryzyko ponownego zaistnienia zdarzeń, dla podwyższenia stopnia bezpieczeństwa i podwyższenia przepustowości drogi, zarządca drogi wspólnie z zarządcą infrastruktury kolejowej rozważy podjęcie działań mających na celu zabudowę wiaduktu w ciągu drogi wojewódzkiej nr 196 nad linią kolejową. Wybudowaniu skrzyżowania dwupoziomowego sprzyja konfiguracja terenu, która jest niekorzystna dla dojazdu do przejazdu kolejowo-drogowego, zwłaszcza w okresie zimowym.
3. Zarządca drogi ustawi z obu stron przejazdu znak pionowy A-29 „Sygnały świetlne” oraz uzupełni oznakowanie poziome linią P-14 „linia warunkowego zatrzymania”.
4. PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Poznaniu zabuduje system monitoringu na przejeździe kolejowo-drogowym kat „B” zlokalizowanym w kilometrze 15,753 linii kolejowej nr 356.
5. PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Poznaniu dokona zmian w zawartych umowach w zakresie możliwości bieżącego dostępu przez zarządcę do zapisów stanu urządzeń zdalnego prowadzenia ruchu (logów) i ich analizy przez pracowników zakładów bez konieczności każdorazowego występowania do dostawcy systemu o dostarczenie tych danych.
6. PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Poznaniu dokona zmiany oprogramowania systemu komputerowego w celu likwidacji prowadzenia ręcznych wykresów biegu pociągów przez dyżurnego LCS Wągrowiec i zastąpi tę czynność sporządzeniem wykresów przez system komputerowy. Do czasu wprowadzenia systemu rejestracji komputerowej należy prowadzić odręczny wykres zgodnie ze wzorem ustalonym w Załączniku nr 2 do Instrukcji Ir-11.

3.2.5 Poważny wypadek kategorii A20 zaistniały 18 sierpnia 2020 r. o godz. 07:29 na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii C, zlokalizowanym na szlaku Nisko – Rudnik nad Sanem, w torze nr 1, w km 119,080 linii kolejowej nr 68 Lublin Główny – Przeworsk

Dnia 18 sierpnia 2020 roku podczas jazdy pociągu pasażerskiego MPE 26105 „HETMAN” relacji Lublin Główny – Wrocław Główny przewoźnika PKP Intercity S.A., po torze nr 1, na szlaku Nisko – Rudnik nad Sanem, linii kolejowej nr 68 Lublin - Przeworsk na przejeździe kolejowo-drogowym kat. C w km 119,080 nastąpiło wjechanie pojazdu drogowego, tj. samochodu ciężarowego marki MAN bezpośrednio przed nadjeżdżający pociąg. W wyniku tego wjazdu doszło do uderzenia czołem lokomotywy w prawy bok skrzyni ładunkowej samochodu ciężarowego przewożącego piasek, zgodnie z zadaniem dostarczenia go z kopalni piasku w Nisku na plac budowy. Pociąg pasażerski zestawiony był z lokomotywy EP07-1058 własność PKP Intercity SA. Zakład Zachodni i pięciu wagonów osobowych. Pociąg obsługiwała drużyna pociągowa przewoźnika spółki PKP Intercity S.A. w składzie: maszynista, kierownik pociągu oraz drużyna konduktorska. Jazda pociągu MPE 26105 odbywała się torem nr 1 planowo i bez przeszkód, aż do km 119,080. Maszynista tego pociągu zbliżając się do przejazdu podał w km 118,388 na wysokości wskaźnika W6b sygnał dźwiękowy Rp1 „Bacność”. Następnie kontynuując jazdę maszynista zauważył, że na przejazd z jego lewej strony, nadjeżdżał poruszający się z niewielką prędkością samochód ciężarowy MAN. Wówczas maszynista wdrożył hamowanie nagłe i w odległości 125 m do przejazdu ponownie podał sygnał „Bacność”. Mimo podawanych sygnałów przez pociąg, pojazd drogowy z ładunkiem piasku kontynuował wjazd na przejazd bez zatrzymania się przed nim, pomimo takiego obowiązku. Samochód ten wjechał na przejazd kolejowo-drogowy od strony toru nr 2, a następnie wjechał na tor nr 1 bezpośrednio przed lokomotywę prowadzącą pociąg MPE 26105. Czoło lokomotywy EP07, uderzyło w prawy bok samochodu ciężarowego, tj. w tylną część skrzyni ładunkowej. Na przejeździe kolejowo-drogowym w km 119,080 po prawej i lewej stronie dróg dojazdowych do przejazdu zabudowane są dwukomorowe sygnalizatory drogowe samoczynnego systemu przejazdowego (SSP) typu SPA-2A oraz znaki B-20 „Stop” nakazujące zatrzymanie. Sygnalizatory drogowe SSP znajdowały się w drodze jazdy samochodu i zostały uruchomione przez jadący i zbliżający się do przejazdu pociąg. Sygnalizatory te załączyły się na ponad 30 sekund przed wjazdem pociągu na przejazd. Prawidłowość pracy urządzeń samoczynnej sygnalizacji świetlnej potwierdza stan liczników urządzenia zdalnej kontroli, zainstalowanego na nastawni dysponującej (Nk) w stacji Nisko. Fakt poprawności działania potwierdzają również zeznania dyżurnego ruchu stacji Nisko oraz świadka. Komisja kolejowa nie miała możliwości dokonania bezpośrednio po wypadku prób funkcjonalnych poprawności działania SSP z uwagi na powstałe uszkodzenia. Pociąg w chwili uderzenia czołem lokomotywy w pojazd drogowy jechał z prędkością 92 km/h, przy prędkości rozkładowej na tym szlaku $V=100$ km/h. Siła uderzenia oraz ciężar własny samochodu z kilkunastotonowym ładunkiem piasku spowodowały wykoślenie lokomotywy. Lokomotywa EP07-1058 wykośliła się na prawą stronę do kierunku jazdy pierwszym wózkiem dwoma zestawami kołowymi. Lokomotywa w stanie wykoślonym jechała aż do chwili zatrzymania, po drodze uszkadzając infrastrukturę kolejową. Po zdarzeniu czoło pociągu zatrzymało się w km 119.305, tj. 225 metrów za osią przejazdu. Jednocześnie wskutek uderzenia lokomotywą pojazd drogowy został odrzucony poza skrajnię toru nr 1 na prawą stronę, patrząc w kierunku jazdy pociągu. Duża siła uderzenia spowodowała, że kierujący samochodem ciężarowym został wyrzucony na odległość ok. 15 m na prawą stronę względem samochodu, a ciało po wypadku ułożone było na ławie toru nr 1 (tj. po lewej stronie drogi dojazdowej od strony toru nr 1). Działające siły uderzenia i oporów spowodowały odrzucenie pojazdu zgodnie z kierunkiem jazdy

pociągu. Odrzucony samochód ciężarowy uderzył lewą stroną tylnej części skrzyni ładunkowej w stojący słup trakcyjny w lokacie 119.3. Na skutek uderzenia w słup samochód doznał obrotu o 1800 oraz uległ przewróceniu na swoją prawą stronę. W trakcie uderzenia i upadku samochód ciężarowy przewrócił słup sieci trakcyjnej, zniszczył szafę aparatury, szafę zasilającą, sygnalizator drogowy i spowodował całkowite uszkodzenie tych urządzeń. Jednocześnie w chwili zderzenia pojazdów kolejowego i drogowego nastąpiło poważne uszkodzenie lokomotywy. Zostały rozbite szyby przednie lokomotywy oraz powstały głębokie wgniecenia i znaczne deformacje przedniej części pojazdu na wysokości stanowiska maszynisty. Nastąpiło zniszczenie kabiny sterowniczej, powodujące zakleszczenie maszynisty za pulpitem sterującym. Wskutek tego maszynista doznał ciężkich obrażeń ciała. Kabina została częściowo zasypana dużą ilością piasku z rozbitego samochodu ciężarowego. Dodatkowo w pociągu uszkodzeniu uległ pierwszy wagon za lokomotywą nr PL-PKPiC: 50 51 20-78 776-5 w którym uszkodzone zostały prawe pierwsze drzwi oraz ściana czołowa po prawej stronie wagonu zgodnie z kierunkiem jazdy pociągu. Uszkodzenia wagonu polegały na wgnieceniach oraz ubytkach malatury. Słup trakcyjny w wyniku siły uderzenia uległ złamaniu i upadając wraz z osprzętem na tor nr 1 oraz na tor nr 2 spowodował dalsze uszkodzenia sieci trakcyjnej na długości około 300 m. Zerwana sieć trakcyjna spowodowała uszkodzenie obydwu pantografów wykołowanej lokomotywy. Ponadto uszkodzeniu uległ również sygnalizator drogowy z lewej strony jezdni od strony toru nr 1. Bezpośrednio po zaistniałym zdarzeniu kierownik pociągu z telefonu służbowego powiadomił dyżurnych ruchu stacji Nisko oraz Rudnik nad Sanem. Dyżurny ruchu stacji Rudnik nad Sanem powiadomił o zdarzeniu operatora numeru alarmowego 112, a dyżurny ruchu stacji Nisko dyspozytora zakładowego i liniowego PKP PLK S.A. Kierujący pojazdem drogowym w wyniku wypadku poniósł śmierć. Natomiast maszynista pociągu, po wydostaniu go z kabiny lokomotywy przez służby ratownicze i po akcji ratowniczej, został przewieziony z rozległymi obrażeniami przez Lotnicze Pogotowie Ratunkowe do szpitala. Drużyna konduktorska została przebadana na zawartość alkoholu w wydychanym powietrzu – wynik negatywny. Badanie przeprowadzili funkcjonariusze z Komendy Powiatowej Policji w Nisku.

W wyniku podjęcia przez Przewodniczącego PKBWK decyzji o przejęciu postępowania przez Zespół badawczy, uwzględniając postanowienia art. 28e ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym, Komisja w dniu 21 sierpnia 2020 r. zgłosiła ten fakt Agencji Kolejowej Unii Europejskiej („EUAR”) za pośrednictwem systemu informatycznego „ERAIL” i powyższe zdarzenie zostało zarejestrowane w bazie danych ERAIL pod numerem **PL-6323**.

Z tego postępowania Komisja sporządziła raport nr PKBWK 04/2021, w którym Zespół badawczy Komisji rekomendował wdrożenie następujących działań:

1. Zarządca infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. dokona oceny znaczenia zmiany i ryzyka uwzględniając nieprawidłowości ujęte w punktach II.1.5., IV.5.3., IV.5.4., IV.6. Raportu.
2. Zarządcy infrastruktury kolejowej rozszerzą obowiązki wykonywania sprawdzania:
 - a) widoczności przejazdu z dróg dojazdowych,
 - b) prawidłowości zachowania trójkątów widoczności,
 - c) prawidłowości ustawienia komór sygnalizatorów drogowych i ich widoczności z dróg dojazdowych,
 - d) aktualności metryki przejazdu i ich zgodności z parametrami na gruncie dla wszystkich pracowników przeprowadzających zabiegi konserwacyjne, jak również kontrole i badania diagnostyczne przejazdów.

3. Zarządca infrastruktury kolejowej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w ramach systemu zarządzania bezpieczeństwem (SMS) podejmie działania mające na celu poprawę efektywności realizacji procedur SMS, w szczególności procedur PW-01 oraz PR-03 oraz poprawę efektywności realizowanych kontroli i badań diagnostycznych przejazdów kolejowo-drogowych oraz wdroży skuteczne mechanizmy nadzoru nad realizacją obowiązków wynikających z tych procedur.

3.2.6 Poważny wypadek kategorii A21 zaistniały 03 września 2020 r. o godz. 13:50 na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii D, zlokalizowanym na szlaku Przybówka – Jasło Towarowa, w torze nr 1, w km 55,924 linii kolejowej nr 106 Rzeszów Główny – Jasło

Podczas jazdy pociągu pasażerskiego MPS 32102/3 „WETLINA” relacji Zagórz – Lublin Główny przewoźnika kolejowego PKP Intercity S.A., w dniu 03 września 2020 roku po torze nr 1, na szlaku Przybówka – Jasło Towarowa, linii kolejowej nr 106, na przejeździe kolejowo-drogowym kat. D w km 55,924 nastąpiło wjechanie pojazdu drogowego, tj. samochodu osobowego marki Opel Mokka bezpośrednio przed nadjeżdżający ten pociąg. W wyniku tego doszło do uderzenia czołem lokomotywy w lewy bok samochodu osobowego i w następstwie śmierć ponieśli kierowca i pasażer samochodu. Pociąg pasażerski zestawiony był z lokomotywy SU160-007 i dwóch wagonów osobowych. Pociąg obsługiwała drużyna pociągowa w składzie: maszynista i kierownik pociągu spółki PKP Intercity S.A. Zgodnie z „Kartą Próby Hamulca i Urządzeń Pneumatycznych Pociągu” szczegółową próbę hamulca przeprowadzono na stacji Zagórz dnia 03.09.2020 r. o godz. 11:20. Ostatni planowy postój tego pociągu przed wypadkiem miał miejsce na stacji Jasło. Zgodnie z rozkładem jazdy tego pociągu, wygenerowanym w Systemie Konstrukcji Rozkładu Jazdy (SKRJ) dnia 22.07.2020 r., odjazd ze stacji Jasło nastąpił po zmianie czoła pociągu o godzinie 13:37 po przeprowadzonej uproszczonej próbie hamulca. Godzinę odjazdu pociągu potwierdza zapis elektronicznego rejestratora parametrów jazdy Hasler Teloc 2500. Według zapisu rejestratora w dniu wypadku, tj. 03 września 2020 roku odjazd pociągu ze stacji Jasło nastąpił o godzinie 13:37:27. Pociąg jechał planowo i był prowadzony bez przeszkód zgodnie z rozkładem jazdy aż do chwili zdarzenia. Ostatnie zarejestrowane podanie sygnału dźwiękowego Rp1 „Bacność” miało miejsce o godz. 13:47:27, tj. 3115 m przed przejazdem, na którym doszło do poważnego wypadku. Pociąg pasażerski poruszał się nie przekraczając prędkości rozkładowej wynoszącej na tym odcinku szlaku $V=100$ km/h. Zbliżając się do przejazdu z prędkością 98,3 km/h, gdy pociąg znalazł się w odległości 11 metrów od przejazdu, maszynista podał sygnał Rp1 „Bacność”, tj. około 0,5 s przed zdarzeniem. Samochód osobowy nadjechał w kierunku przejazdu kolejowo-drogowego z prawej strony jadącego pociągu. Mimo dobrej widoczności pociągu kierowca samochodu nie zareagował i nie podjął czynności zatrzymania samochodu (brak śladów hamowania), nie podjął też próby uniknięcia kolizji, tj. zjazdu z drogi w bok (teren niezabudowany, pola uprawne), wskutek czego doszło do poważnego wypadku. Brak reakcji kierowcy samochodu świadczy o dużej prędkości, z jaką poruszał się pojazd drogowy. Dopuszczalna prędkość na drodze w dniu wypadku wynosiła $V=90$ km/h. Przyjmując, że z taką maksymalnie dozwoloną prędkością poruszał się samochód, to w chwili podania przez maszynistę sygnału Rp1 „Bacność” samochód znajdował się - podobnie jak pociąg - około 12,5 m przed przejazdem. W chwili kolizji, tj. uderzenia zderzakami i czołem lokomotywy w samochód maszynista rozpoczął hamowanie nagłe i podawał sygnał Rp1 „Bacność”. Maszynista wdrożył hamowanie nagłe za pomocą „zadajnika jazdy i hamowania”. Z analizy materiałów zgromadzonych przez Zespół badawczy PKBWK wynika, iż samochód poruszał się z przeciwnego kierunku niż przyjęła i zapisała komisja kolejowa w Protokole Oględzin

Miejsca Wypadku. Jak ustalił Zespół badawczy, co potwierdziła w swoich materiałach Policja oraz maszynista pociągu MPS 32102/3 przy ponownym jego wysłuchaniu, samochód osobowy wraz z poszkodowanymi, kierowcą i pasażerem jechał z kierunku miejscowości Bajdy w kierunku miejscowości Chrzastówka. Według ustaleń Zespołu badawczego kierowca samochodu, mimo zakazu wjazdu na przejazd bez zatrzymania, nie zatrzymał się w miejscu dogodnej obserwacji, jak stanowi znak B-20 „stop” i wjechał na przejazd bezpośrednio przed czoło lokomotywy nadjeżdżającego pociągu pasażerskiego MPS 32102/3, w wyniku czego doszło do najechania lokomotywy na ten samochód. Zbliżając się do przejazdu kolejowo-drogowego z kierunku miejscowości Bajdy, kierowca samochodu nie zastosował się do zakazu wjazdu bez zatrzymania na przejazd wynikającego ze znaku ustawionego na drodze B-20 „stop” i mimo dobrej widoczności zbliżającego się pociągu wjechał on z prawej strony tego pociągu bezpośrednio przed czoło lokomotywy SU160-007. Pociąg uderzył w pojazd drogowy, w jego środkową część - w lewy jego bok (tj. od strony kierowcy). Ustawienie samochodu pod kątem do czoła lokomotywy (kąt przejazdu $\alpha = 55^\circ$) oraz siła uderzenia zderzakami lokomotywy spowodowały wyrwanie części pojazdu wraz z siedzeniem i znajdującym się na nim kierowcą. Nastąpiło zakleszczenie lewym zderzakiem i zgarniaczem lokomotywy tej części samochodu. Kierowca wraz z fotelem ciągnięty był przez pociąg i odrzucony na ławę torowiska po stronie lewej toru, zgodnie z kierunkiem jazdy pociągu. Ciało ułożone było wzdłuż osi toru na wysokości pierwszego wózka pierwszego wagonu. Po uderzeniu w samochód i wdrożeniu przez maszynistę hamowania nagłego czoło pociągu zatrzymało się po przejechaniu 392 metrów za osią przejazdu, tj. w km 55,532. Jednocześnie w wyniku tego uderzenia reszta samochodu została zmiażdżona i odrzucona wraz z siedzącym na przednim fotelu pasażerem. Poprzez siły składowe, tj. prędkości samochodu i prędkości lokomotywy, został on uderzony i odrzucony w kierunku zgodnym z kierunkiem jazdy pociągu. Wrak pojazdu dostał się na przeciwną stronę toru, tj. lewą stronę pociągu i wpadł do rowu odwadniającego torowisko. Dodatkowo został dociśnięty lokomotywą i składem pociągu do ustawionego tam słupa, znajdującego się 23 m od osi przejazdu i uderzył w jego betonową podstawę, zarysowując lewy bok wagonów pociągu. Pomimo tych uderzeń i wynikających z tego oporów samochód wraz z pasażerem przemieścił się o kolejne 19 m i zatrzymał się w rowie odwadniającym 42 m za osią przejazdu. Po zaistniałym zdarzeniu samochód ustawiony był przodem do kierunku jazdy pociągu. Po wypadku i zatrzymaniu się pociągu maszynista o zaistniałym zdarzeniu natychmiast powiadomił przez radiotelefon dyżurnego ruchu stacji Przybówka. W wyniku poważnego wypadku śmierć ponieśli kierowca samochodu osobowego i jego pasażer. Podróżni oraz obsługa pociągu pasażerskiego nie odnieśli obrażeń, ani nie ponieśli strat materialnych. Całkowitemu zniszczeniu uległ pojazd drogowy (samochód osobowy). Uszkodzeniu uległa kabina B lokomotywy SU160-007 oraz uszkodzone zostały wagony osobowe tego pociągu. Uszkodzeń spowodowanych wypadkiem w nawierzchni kolejowej jak i drogowej nie stwierdzono. Szczegółowy zakres uszkodzeń pociągu opisano w rozdziale II.2.3. Po zdarzeniu pociąg MPS 32102/3 został odwołany na dalszej drodze biegu. Podróżni tego pociągu swą dalszą podróż kontynuowali komunikacją zastępczą, uruchomioną przez przewoźnika kolejowego. Po zakończeniu akcji ratunkowej i czynności operacyjnych prowadzonych przez komisję kolejową oraz Prokuraturę i Policję pociąg zjechał ze szlaku do stacji. Odjazd ze szlaku nastąpił o godz. 21:05, a wjazd do stacji Przybówka o godz. 21:13.

W wyniku podjęcia przez Przewodniczącego PKBWK decyzji o przejęciu postępowania przez Zespół badawczy, uwzględniając postanowienia art. 28e ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym, Komisja w dniu 24 września 2020 r. zgłosiła ten fakt Agencji Kolejowej Unii Europejskiej („EUAR”)

za pośrednictwem systemu informatycznego ERAIL i powyższe zdarzenie zostało zarejestrowane w bazie danych ERAIL pod numerem **PL-6343**.

Z tego postępowania Komisja sporządziła raport nr PKBWK 03/2021, w którym Zespół badawczy Komisji rekomendował wdrożenie następujących działań:

1. Ze względu na warunki miejscowe i prędkość pociągów na tym przejeździe kolejowo-drogowym wynoszącą 100 km/h, zarządca infrastruktury kolejowej PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Rzeszowie dokona oceny ryzyka eksploatacyjnego w celu rozważenia zmniejszenia prędkości biegu pociągów na długości odcinków widoczności czoła pociągu z drogi publicznej.
2. Zarządca infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w trakcie pouczeń okresowych i szkoleń doraźnych przypomni zainteresowanym pracownikom o obowiązku posługiwania się Indywidualnym Numerem Identyfikacyjnym (numer skrzyżowania) przejazdu kolejowo-drogowego, zwłaszcza przy wypadkach i wzywaniu służb ratunkowych, aby nie zaistniała ponownie sytuacja przedstawiona w Raporcie PKBWK 02/2021.
3. Zarządcy infrastruktury kolejowej, w przypadku ujawnienia nieprawidłowości w zakresie utrzymania i organizacji ruchu w rejonie dróg dojazdowych do przejazdów kolejowo-drogowych, będą niezwłocznie informować właściwych zarządców dróg ze wskazaniem tych nieprawidłowości i ich lokalizacji.
4. Przewoźnicy kolejowi eksploatujący pojazdy kolejowe z napędem wyposażone w urządzenie służące do „hamowania awaryjnego” ujmą w szkoleniach maszynistów tematykę związaną ze sposobami i zasadami hamowania pociągów w sytuacjach awaryjnych, tj. używanie hamulca awaryjnego (grzybka) celem skrócenia drogi hamowania – jak ustalono w pkt IV.4 niniejszego Raportu.
5. Przewoźnik kolejowy PKP Intercity S.A. wprowadzi wymogi dla producentów pojazdów i serwisu utrzymania, dotyczące instalowania zasilania awaryjnego wideo-rejestratorów tak, aby była zachowana ciągłość rejestracji obrazu z kamer montowanych na pojazdach kolejowych (przy zamówieniach przez zapisanie w SIWZ), tym samym właściwie wdroży polecenie Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego nr DBK-550/R03/KB/12 z dnia 30.05.2012 r., skierowanego do przewoźników kolejowych o obowiązku zainstalowania urządzeń rejestrujących przedpole jazdy – kamer cyfrowych lub wideo rejestratorów w pojazdach kolejowych nowo budowanych i będących w eksploatacji, zgodnie z rekomendacją PKBWK – Nr PKBWK-076-305/RL/R/11 z dnia 22.11.2011 roku.

3.2.7 Poważny wypadek kategorii A20 zaistniały 21 października 2020 r. o godz. 12:52 na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii C, zlokalizowanym na szlaku Rokiciny – Baby, w torze nr 2, w km 120,779 linii kolejowej nr 1 Warszawa Zachodnia – Katowice

Podczas jazdy pociągu międzywojewódzkiego pospiesznego pasażerskiego MPE71106 relacji Zielona Góra – Warszawa Wschodnia przewoźnika PKP INTERCITY S.A. prowadzonego lokomotywą EP07-411 w dniu 21.10.2020 r, który wyjechał ze stacji Baby w kierunku stacji Rokiciny po torze szlakowym nr 2 samochód osobowy marki Volkswagen Passat wjechał przed czoło tego pociągu, w wyniku czego doszło do najechania przez pociąg na ten samochód. Lokomotywa prowadząca ten

pociąg przejechała nad czujnikiem torowym nr 5/120 typu ELS-9503 urządzenia samoczynnego systemu przejazdowego (SSP) zlokalizowanym w km 122,596, w wyniku czego urządzenia SSP przeszły w stan aktywny i sygnalizatory drogowe przejazdu kolejowo-drogowego w km 120,779 rozpoczęły nadawanie naprzemiennie migającego czerwonego światła oraz sygnału akustycznego. Sygnały te zabraniały wjazdu pojazdów drogowych na przejazd. Następnie pociąg minął tarczę ostrzegawczą przejazdową Top1208 zlokalizowaną w km 121,101 odnoszącą się do przejazdu kolejowo-drogowego w km 120,779. Tarcza ostrzegawcza przejazdowa informuje drużynę trakcyjną o stanie sprawności urządzeń ostrzegających użytkowników drogi na przejeździe znajdującym się w odległości drogi hamowania za tą tarczą. W stanie zasadniczym, gdy do przejazdu, do którego tarcza się odnosi, nie zbliża się pociąg, tarcza ostrzegawcza przejazdowa pozostaje nieoświetlona. Po włączeniu urządzeń ostrzegających na przejeździe tarcza ostrzegawcza przejazdowa nadaje sygnał informujący, czy użytkownicy drogi są, czy nie są ostrzegani o zbliżaniu się pociągu do przejazdu. Tarcza ta nadawała sygnał Osp2 (urządzenia sygnalizacji na przejeździe..... są sprawne, jazda przez przejazd z największą dozwoloną prędkością). Maszynista pociągu MPE71106 zbliżając się do przejazdu kolejowo-drogowego w km 120,779 na wysokości wskaźnika W6b ustawionego w kilometrze 121,547 podał sygnał „Baczność”. Dojeżdżając do przejazdu kolejowo-drogowego zauważył zbliżający się samochód osobowy w kierunku przejazdu z jego lewej strony patrząc w kierunku jazdy pociągu i ponownie podał sygnał „Baczność”. Samochód ten nie zatrzymał się pomimo, że sygnalizator drogowy samoczynnego systemu przejazdowego nadawał migające naprzemiennie światło czerwone zabraniające wjazdu na przejazd, także znak B-20 „Stop” nakazywał zatrzymanie się pojazdów drogowych przed przejazdem. Następnie pojazd drogowy przejechał przez tor nr 1, pomimo sygnału „Baczność” podawanego przez maszynistę pociągu MPE71106 i wjechał na przejazd wprost przed czoło jadącego po torze nr 2 pociągu. O godz. 12:52:07 lokomotywa prowadząca pociąg serii EP07-411 najechała na prawą przednią część samochodu osobowego marki Volkswagen Passat. Przed zderzeniem pociągu z pojazdem drogowym, maszynista wdrożył nagłe hamowanie pociągu poprzez ustawienie rękojeści hamulca zespolonego w pozycji „hamowanie nagłe”, gdy zorientował się, że samochód wjeżdża w skrajnię toru nr 2 i zderzenie jest nieuniknione. Początek spadku ciśnienia w przewodzie głównym i tym samym początek procesu hamowania nastąpił w odległości ok. 27 metrów za osią przejazdu tj. ok. 1 s od zderzenia czoła lokomotywy z samochodem. W wyniku poważnego wypadku śmierć na miejscu ponieśli kierowca oraz pasażer samochodu osobowego. Uderzenie w samochód spowodowało oberwanie zgarniacza lokomotywy, który dostając się pod pierwszy zestaw kołowy spowodował wykoślenie lokomotywy tym zestawem kołowym na prawą stronę. Lokomotywa poruszała się w stanie wykoślonym pierwszym zestawem kołowym aż do chwili zatrzymania. W wyniku uderzenia zderzaki lokomotywy wbiły się do wnętrza samochodu osobowego powodując zakleszczenie pojazdu. Samochód w takiej pozycji został przepchnięty do momentu zatrzymania się lokomotywy. Fragmenty karoserii samochodu znajdowały się też na poboczu toru nr 2 oraz w skrajni toru nr 1. Czoło pociągu po zdarzeniu zatrzymało się w km 120,282 czyli 497 metrów od osi przejazdu (wg rejestratora odległość od uruchomienia hamulca 479 m). Maszynista pociągu w trakcie hamowania użył „Radio-stopu” i zgłosił zaistnienie zdarzenia dyżurnym ruchu stacji Rokiciny i Baby oraz poinformował o konieczności zamknięcia obu torów linii kolejowej. Prędkość pociągu w chwili uderzenia w samochód wyniosła 118 km/h, przy rozkładowej prędkości tego pociągu wynoszącej 120 km/h. Pociąg był osygnalizowany prawidłowo, sygnałami Pc-1 i Pc-5 zgodnie z instrukcją le-1. Dyżurny ruchu stacji Baby powiadomił policję, straż pożarną, pogotowie ratunkowe oraz Straż Ochrony Kolei. Tory nr 1 i 2 zamknięto o godz. 12:55. Urządzenia na przejeździe kolejowo-drogowym w km 120,779 działały prawidłowo. W drodze jazdy samochodu po prawej stronie jezdni przed przejazdem zabudowane były sygnalizatory drogowe dwukomorowe samoczynnej sygnalizacji przejazdowej typu SPA-5 v. 0.1, które zostały włączone ponad 30 sekund przed wjazdem pociągu na przejazd. Czas od zainicjowania urządzeń SSP do chwili zdarzenia wyniósł 55 s. Pociąg MPE71106 zatrzymał się po zderzeniu z samochodem osobowym na torze nr 2 między czujnikami nr 7/120, a 8/120. Po zdarzeniu sygnalizatory drogowe miały - załączone światło czerwone migające naprzemiennie. Sygnalizacja akustyczna była również załączona. Wskutek wykoślenia lokomotywy EP07-411 pierwszą osią uszkodzeniu uległa nawierzchnia linii kolejowej.

W wyniku podjęcia przez Przewodniczącego PKBWK decyzji o przejęciu postępowania przez Zespół badawczy, uwzględniając postanowienia art. 28e ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym, Komisja w dniu 29 października 2020 r. zgłosiła ten fakt Agencji Kolejowej Unii Europejskiej („EUAR”) za pośrednictwem systemu informatycznego „ERAIL” i powyższe zdarzenie zostało zarejestrowane w bazie danych ERAIL pod numerem **PL-6362**.

Z tego postępowania Komisja sporządziła raport nr PKBWK 02/2021, w którym Zespół badawczy Komisji rekomendował wdrożenie następujących działań:

1. Zarząd Dróg Powiatowych w Tomaszowie Mazowieckim uzupełni znak drogowy F-6a przy drodze dochodzącej do drogi powiatowej nr 4321E (droga dojazdowa do przejazdu) z lewej strony przejazdu kolejowo-drogowego w km 120,779 linii kolejowej nr 1.
2. Zarząd Dróg Powiatowych w Tomaszowie Mazowieckim podejmie działania mające na celu zapewnienie, że wszelkie nieprawidłowości zgłaszane przez zarządcę infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wynikające z kontroli i badań diagnostycznych przejazdów kolejowo-drogowych przeprowadzonych przez zarządcę infrastruktury PKP PLK S.A. będą niezwłocznie usuwane.
3. Zarząd Dróg Powiatowych w Tomaszowie Mazowieckim dokona usunięcia znaków B-20 na przejeździe kolejowo-drogowym w km 120,779 linii kolejowej nr 1 oraz na pozostałych przejazdach kat. C położonych w ciągu zarządzanych przez siebie dróg kołowych w uzgodnieniu z zarządcą infrastruktury kolejowej zgodnie z obowiązującym rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju wydanym na podstawie art. 7 ust. 2 pkt. 2 i ust. 3 pkt 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane. Powyższe stanowi zobowiązanie dla wszystkich zarządców dróg.
4. Zarząd Dróg Powiatowych w Tomaszowie Mazowieckim dokona działań w kierunku usunięcia drzew i krzewów przy przejazdach kolejowo-drogowych, aby zapewnić ciągłość widoczności sygnalizatorów drogowych świetlnych, urządzeń rogatkowych i znaków drogowych.
5. Zarządca infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. i pozostali zarządcy infrastruktury podejmą działania mające na celu zapewnienie, aby pracownicy tych zarządców, w tym obsada posterunków ruchu zgłaszający zdarzenia na przejazdach kolejowo-drogowych do Centrum Powiadamiania Ratunkowego posługiwali się numerem identyfikacyjnym przejazdów kolejowo-drogowych, co przyczyni się do szybszego uruchomienia akcji ratunkowej i podmioty te uregulują tę sprawę w Regulaminach technicznych stacji.
6. Zarządca infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. i pozostali zarządcy infrastruktury włączą w tematykę pouczeń okresowych dla dyżurnych ruchu zasady postępowania w razie zagrożenia bezpieczeństwa ruchu i zdarzeń kolejowych ujęte w § 69 – 79 Instrukcji Ir-1 spółki PKP PLK S.A. oraz w odpowiednich przepisach innych zarządców infrastruktury.
7. Zarządcy infrastruktury kolejowej i zarządcy dróg podejmą działania poprawiające współpracę na etapie projektu, realizacji i odbiorów końcowych zadań inwestycyjnych zgodnie z obowiązującymi przepisami w zakresie dojazdów do przejazdów kolejowo-drogowych.
8. Zarządca infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. dokona demontażu nieczynnej szafy zasilającej urządzeń srk znajdującej się z prawej strony przejazdu. Dodatkowo podczas badań

diagnostycznych wszystkich przejazdów należy każdorazowo sprawdzać, czy w polu widoczności z dróg dojazdowych z 5 metrów od przejazdu znajdują się szafy zasilające urządzeń SSP lub inne obiekty zasłaniające widoczność czoła pociągu i w przypadku ich stwierdzenia należy je usunąć lub przesuwać w inne miejsce dla poprawy widoczności. Zarządca infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. po odbiorach eksploatacyjnych w trybie pilnym będzie dokonywał fizycznej likwidacji nieczynnych urządzeń i obiektów.

9. Zarządca infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. przyspieszy działania w zakresie zabudowy na przejazdach kolejowo-drogowych urządzeń monitorujących wykroczenia kierowców korzystających z tych przejazdów, skutkujące nałożeniem mandatów karnych, jak ustalono w dniu 27.06.2019 r. z Głównym Inspektoratem Transportu Drogowego z inicjatywy Przewodniczącego Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych.
10. Przewoźnik PKP Intercity S.A. podejmie działania mające na celu zapewnienie prawidłowej rejestracji paramentów w rejestratorach zabudowanych na pojazdach kolejowych z napędem. Dodatkowo w ramach programów poprawy bezpieczeństwa Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS) PKP Intercity S.A. ujmie przeprowadzanie dodatkowych kontroli poprawności zapisów paramentów w rejestratorach pojazdów kolejowych z napędem.
11. Przewoźnik PKP Intercity S.A. będzie kontynuował systematyczne wyposażanie pojazdów kolejowych z napędem, w tym lokomotywę EP07-411 w systemy monitoringu szlaku (kamery cyfrowe) realizując polecenie Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego w tym zakresie.

3.2.8 Incydent kategorii C57 zaistniały w dniu 16 października 2019 r. o godz. 13:54 na stacji Leszczyny, nastawnia „Lsz” w km 31,738 linii kolejowej nr 140 Katowice Ligota – Nędza

W dniu 16 października 2019 r. zaistniał pożar w pomieszczeniu dyżurnego ruchu nastawni „Lsz” w km 31,738 w stacji Leszczyny - w szafie sterowniczej z komputerem systemu sterowania ruchem kolejowym typu MOR1.

W związku ze złożonym wnioskiem przez zarządcę infrastruktury (pismo ISE5A-5430-336/20 z dnia 9 września 2020 r.) na podstawie art. 28e ust. 2a ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (t.j.: Dz. U. z 2020 r. poz. 1043 z późn. zm.), decyzją PKBWK.7.2020 z dnia 1 października 2020 r. Przewodniczącego PKBWK, Komisja podjęła postępowanie w sprawie wyjaśnienia przyczyn i okoliczności zdarzenia kolejowego zaistniałego w dniu 16 października 2019 r. o godz. 13:54 na stacji Leszczyny, nastawnia „Lsz” w km 31,738 linii nr 140 Katowice Ligota – Nędza.

W wyniku podjęcia przez Przewodniczącego PKBWK decyzji o przejęciu postępowania przez Zespół badawczy, uwzględniając postanowienia art. 28e ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym, Komisja w dniu 1 października 2020 r. zgłosiła ten fakt Agencji Kolejowej Unii Europejskiej („EUAR”) za pośrednictwem systemu informatycznego „ERAIL” i powyższe zdarzenie zostało zarejestrowane w bazie danych ERAIL pod numerem **PL-6348**.

Postępowanie w sprawie ustalenia przyczyn i okoliczności jest na etapie końcowym analizy dokumentacji projektowej oraz ekspertyz i badań.

4. Zalecenia w sprawie poprawy bezpieczeństwa wydane przez Komisję w raportach rocznych na podstawie art. 28l ust. 6 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym

4.1 Zalecenia wydane w 2020 r., a opublikowane w Raporcie Rocznym PKBWK za rok 2019

Na podstawie art. 28l ust. 6 ustawy o transporcie kolejowym Komisja wydała w 2020 r. nw. zalecenia w sprawie poprawy bezpieczeństwa.

Z **„Informacji o realizacji zaleceń PKBWK za rok 2020”** (przekazanej pismem UTK o sygn.: DPN.53.1.2021.1.IF z dnia 28 kwietnia 2021 r.), wynika że Prezes UTK pismem UTK o sygn.: DPN-WDZK.47.42.2020.2.2KG z dnia 14 grudnia 2020 r. – przekazał zmienione zalecenia podmiotom rynku i **dokonał analizy informacji o ich realizacji.**

Treść zaleceń zmienionych i przekazanych przez Prezesa UTK zawiera poniższe zestawienie „Zalecenia wydane przez PKBWK w Raporcie Rocznym za rok 2019”.

Zalecenia wydane przez PKBWK w Raporcie Rocznym za rok 2019	
Treść zaleceń wydanych przez PKBWK w Raporcie Rocznym za rok 2019	Z „Informacji o realizacji zaleceń PKBWK za rok 2020” (przekazanej pismem UTK o sygn.: DPN.53.1.2021.1.IF z dnia 28 kwietnia 2021 r.), wynika że Prezes UTK pismem UTK nr DPN-WDZK.47.42.2020.2.KG z 14 grudnia 2020 r. – przekazał zalecenia podmiotom rynku i dokonał analizy informacji o realizacji nw. zaleceń
Na podstawie art. 281 ust. 6 ustawy o transporcie kolejowym Komisja wydała w 2020 r. następujące zalecenia w sprawie poprawy bezpieczeństwa, które były skierowane do Prezesa UTK	Treść zaleceń przekazanych do realizacji przez Prezesa UTK
1. Zarządcy infrastruktury kolejowej posiadający w obsłudze i utrzymaniu przejazdu kolejowo-drogowe kategorii B oraz przewoźnicy kolejowi, podejmą działania zmierzające do zminimalizowania zdarzeń kategorii C64 z udziałem użytkowników przejazdów kolejowo-drogowych, które polegały na pozostawianiu pojazdów drogowych w strefie niebezpiecznej przejazdu (zamkniętych między rogatkami), przez zastosowanie m.in. postanowień ujętych w §21 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 13 września 2018 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie (Dz. U. z 2018 poz. 1876).	Zalecenie Nr 1. Autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej oraz WKD posiadający w obsłudze i utrzymaniu przejazdu kolejowo-drogowe kategorii B podejmą działania zmierzające do zminimalizowania zdarzeń kategorii C64 z udziałem użytkowników przejazdów kolejowo-drogowych, które polegały na pozostawianiu pojazdów drogowych w strefie niebezpiecznej przejazdu (zamkniętych między rogatkami), przez zastosowanie m.in. postanowień ujętych w § 21 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 13 września 2018 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie (Dz. U. z 2018 r., poz. 1876). Certyfikowani przewoźnicy kolejowi podejmą stosowne działania w zakresie swoich możliwości i kompetencji, w celu realizacji powyższego zalecenia, w szczególności w zakresie wymiany informacji dotyczących zidentyfikowanych zagrożeń i współpracy w zakresie szacowania ryzyka wspólnego.
2. Zarządcy infrastruktury kolejowej podejmą działania (zwiększą skuteczność działań) mające na celu zminimalizowanie w procesie przewozu: złośliwych, chuligańskich lub lekkomyślnych występów (np. obrzucenie pociągu kamieniami, kradzież ładunku z pociągu lub składu manewrowego będącego w ruchu, ułożenie przeszkody na torze, dewastacja urządzeń energetycznych, łączności, sterowania ruchem kolejowym lub nawierzchni oraz ingerencja w te urządzenia), bez poszkodowanych lub negatywnych konsekwencji dla mienia lub środowiska, stanowiące zagrożenie dla pasażerów lub pracowników pociągu.	Zalecenie Nr 2. Autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej, WKD oraz PKM podejmą działania lub zwiększą skuteczność dotychczasowych działań mających na celu zminimalizowanie w procesie przewozu złośliwych, chuligańskich lub lekkomyślnych występów, bez poszkodowanych lub negatywnych konsekwencji dla mienia i środowiska, stanowiących zagrożenie dla pasażerów lub pracowników pociągu. Wśród tego typu zdarzeń należy wymienić: obrzucanie pociągu kamieniami, kradzież ładunku z pociągu lub składu manewrowego będącego w ruchu, ułożenie przeszkody na torze, dewastacja urządzeń energetycznych, łączności, sterowania ruchem kolejowym lub nawierzchni oraz ingerencja w te urządzenia, a także nieuprawnione przypadki użycia sygnału

3. Przewoźnicy kolejowi podejmą działania organizacyjne i techniczne mające na celu zminimalizowanie uszkodzeń i złego stanu technicznego wagonów oraz pojazdów z napędem powodujących konieczność ich wyłączenia z ruchu na skutek wskazań przez urządzenia detekcji stanu awaryjnego taboru, potwierdzonych w warunkach warsztatowych (gorące maźnice, gorący hamulec skutkujący przesuniętą obręczą), a także innych usterek w pojazdach kolejowych będących w ruchu zauważonych przez personel obsługi.	Radiostop przez osoby postronne. Zalecenie Nr 3. Certyfikowani przewoźnicy kolejowi podejmą działania organizacyjne i techniczne mające na celu zminimalizowanie uszkodzeń i złego stanu technicznego wagonów oraz pojazdów z napędem powodujących konieczność ich wyłączenia z ruchu na skutek wskazań przez urządzenia detekcji stanu awaryjnego taboru, potwierdzonych w warunkach warsztatowych (gorące maźnice, gorący hamulec skutkujący przesuniętą obręczą), a także innych usterek w pojazdach kolejowych będących w ruchu zauważonych przez personel obsługi.
4. Zarządcy infrastruktury kolejowej podejmą udokumentowane działania zapobiegawcze i prewencyjne związane z kształtowaniem proaktywnych postaw pracowników (na wszystkich etapach od rozpoczęcia do zakończenia robót inwestycyjnych i modernizacyjnych), ukierunkowanych na przeciwdziałanie zagrożeniom bezpieczeństwa ruchu kolejowego z udziałem (uwzględnieniem) i zaangażowaniem kierownictwa przedsiębiorstw (z uwzględnieniem wykonawców i podwykonawców) zgodnie z zasadami Kultury Bezpieczeństwa na wszystkich szczeblach zarządzania infrastrukturą kolejową. W szczególności zarządcy infrastruktury w podejmowanych działaniach uwzględnią: wszystkie etapy robót inwestycyjnych i modernizacyjnych, odbiorów wstępnych i wewnętrznych, odbiorów technicznych, odbiorów końcowych, przekazania do eksploatacji a także wyłączenia z eksploatacji (szlaków i odcinków linii kolejowych, innych urządzeń i infrastruktury kolejowej itp.), przerw w trakcie prowadzonych robót i zabezpieczenia infrastruktury wyłączonej z eksploatacji.	Zalecenie Nr 4. Autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej, WKD oraz PKM podejmą udokumentowane działania zapobiegawcze i prewencyjne związane z kształtowaniem proaktywnych postaw pracowników (na wszystkich etapach od rozpoczęcia do zakończenia robót inwestycyjnych i modernizacyjnych), ukierunkowanych na przeciwdziałanie zagrożeniom bezpieczeństwa ruchu kolejowego z udziałem i zaangażowaniem kierownictwa przedsiębiorstw (z uwzględnieniem wykonawców i podwykonawców) zgodnie z zasadami kultury bezpieczeństwa na wszystkich szczeblach zarządzania infrastrukturą kolejową. Ponadto zarządcy infrastruktury w podejmowanych działaniach uwzględnią: wszystkie etapy robót inwestycyjnych i modernizacyjnych, odbiorów wstępnych i wewnętrznych, odbiorów technicznych, odbiorów końcowych, przekazania do eksploatacji, a także wyłączenia z eksploatacji (szlaków i odcinków linii kolejowych, innych urządzeń i infrastruktury kolejowej, itp.), przerw w trakcie prowadzonych robót i zabezpieczeń infrastruktury wyłączonej z eksploatacji.
5. Zarządcy infrastruktury i przewoźnicy kolejowi, posiadający zainstalowane w pojazdach kolejowych cyfrowe urządzenia rejestracji danych (prędkość, stany urządzeń, itd.) oraz urządzenia monitoringu szlaku (rejestracja obrazu lub obrazu i dźwięku) podejmą działania mające na celu wyposażenie członków komisji kolejowych w odpowiednie narzędzia umożliwiające odczyt danych z tych rejestratorów na miejscu zdarzenia niezwłocznie po jego zaistnieniu.	Zalecenie Nr 5. Autoryzowani zarządcy infrastruktury, WKD oraz PKM i certyfikowani przewoźnicy kolejowi, posiadający zainstalowane w pojazdach kolejowych cyfrowe urządzenia rejestracji danych (wskazujących prędkość, stan urządzeń, itd.) oraz urządzenia monitoringu szlaku (rejestracja obrazu lub obrazu i dźwięku), podejmą działania mające na celu wyposażenie członków komisji kolejowych w odpowiednie narzędzia umożliwiające odczyt danych z tych rejestratorów na miejscu zdarzenia niezwłocznie po jego zaistnieniu.
Zgodnie z art. 281 ust. 8 ustawy z 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (t.j.: Dz. U. z 2020 r. poz. 1043, z późn. zm.), powyższe zalecenia skierowane były do Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego.	

4.2 Zalecenia wydane w Raporcie Rocznym za rok 2020

Na podstawie art. 28l ust. 6 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym Komisja wydaje w niniejszym Raporcie Rocznym za rok 2020 r. następujące zalecenia w sprawie poprawy bezpieczeństwa:

- 1) Zarządcy infrastruktury kolejowej wdrożą zalecenie nr 2 z Raportu Rocznego za rok 2018 (powtórzenie zalecenia wydanego w 2019 r., a opublikowanego w Raporcie Rocznym za rok 2018) o treści:

„Zarządcy infrastruktury wyeliminują roгатki wyjazdowe dla samoczynnych systemów przejazdowych na przejazdach kategorii B, w odniesieniu do rozwiązań z czterema półrogatkami, a w przypadku uzasadnionym warunkami miejscowymi powiadomią zarządcę drogi o konieczności zabezpieczenia dojazdu do przejazdu kolejowo-drogowego kategorii B przed możliwością wjazdu pojazdu drogowego pasem umożliwiającym objazd zamkniętej roгатki, w szczególności przez zastosowanie pasów separujących lub separatorów.

Stan taki jest niegodny z postanowieniami zawartymi w załączniku nr 4, pkt 6.2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (tekst jednolity: Dz. U. z 2019 r. poz. 2311), który stanowi: „rogatki zamykające całą szerokość jezdni U-13a i U-13b stosuje się na przejazdach kolejowych kategorii A, natomiast półrogatki U-13c stosuje się na przejazdach kategorii B. Półrogatki należy umieszczać tak, aby z każdej strony przejazdu zamykały prawą połowę drogi (również w przypadku stosowania półrogatek na jezdniach jednokierunkowych)”.

Powyższe zalecenie ma na celu wyeliminowanie zdarzeń, polegających na pozostawianiu pojazdów drogowych w strefie niebezpiecznej przejazdu, pomiędzy zamkniętymi półrogatkami i umożliwia zjazd pojazdów drogowych, w sytuacji niezastosowania się kierującego do zakazu wjazdu na ten przejazd, gdy sygnalizator drogowy nadawał sygnał zabraniający wjazdu (dla uniknięcia kolizji z nadjeżdżającymi pojazdami kolejowymi). Sygnał naprzemian migający czerwony, nadawany na sygnalizatorze drogowym zabudowanym przed przejazdem oznacza, że zabroniony jest wjazd za ten sygnalizator, jak stanowi § 98 ust. 5 rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (tekst jednolity: Dz. U. z 2019 r. poz. 2310). W okresie styczeń – grudzień 2020 r. zaistniało ponad 235 udokumentowanych przypadków zamknięcia pojazdów drogowych między półrogatkami na sieci kolejowej zarządzanej przez PKP PLK S.A. Masowy wzrost incydentów kwalifikowanych do kategorii C64 stwarza zagrożenie do zaistnienia wypadków i poważnych wypadków kolejowych. Zalecenie to, pozostaje nadal aktualne do wykonania przez podmioty, w których powyższe nie zostało zrealizowane do chwili obecnej.

- 2) Zarządca infrastruktury kolejowej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz pozostali zarządcy infrastruktury kolejowej wdrożą zalecenie nr 9 z Raportu Nr PKBWK/02/2018 o treści:

"PKP PLK S.A. oraz pozostali zarządcy infrastruktury kolejowej dokonają przeglądu przejazdów kolejowo-drogowych pod względem prawidłowej niwelety drogi w stosunku do pomostu na przejazdach kolejowo-drogowych, a w przypadku stwierdzenia nierówności na przejazdach kolejowo-drogowych wystąpią do zarządcy drogi o ustawienie znaków A-11 „nierówna droga”."

Powyższe ma na celu zidentyfikowanie istniejących zagrożeń wynikających z nieprawidłowych profili drogi na przejeździe kolejowo-drogowym, umieszczania znaków poziomych na drodze (P-12 i P-16) i zabudowanie oznakowań bezpośrednio przed nim znaku A-11 oraz likwidację przyczyn istniejących nieprawidłowości. Zalecenie dotyczy wszystkich zarządców infrastruktury kolejowej posiadających na utrzymaniu przejazdu kolejowo-drogowe. Zalecenie to jest powtórzeniem zalecenia nr 9 z raportu Nr PKBWK/2/2018 z badania poważnego wypadku kat. A20 zaistniałego w dniu 7 kwietnia 2017 r. o godz. 15:11 na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii C zlokalizowanym na szlaku jednotorowym Ozimek – Chrzęstowice, w km 56,977, linii kolejowej nr 144 Tarnowskie Góry – Opole. Zalecenie to pozostaje nadal aktualne do wykonania przez zarządców infrastruktury kolejowej, w których powyższe nie zostało zrealizowane do chwili obecnej.

- 3) Przewoźnicy kolejowi (towarowi) i podmioty odpowiedzialne za organizację przewozów towarowych oraz podmioty odpowiedzialne za załadowanie, rozładowanie i zabezpieczenie ładunku lub inne czynności ładunkowe, spowodują zwiększenie nadzoru nad przygotowaniem i włączeniem wagonów (pojazdów kolejowych) do ruchu, co w konsekwencji przyczyni się do zmniejszenia liczby incydentów kategorii C50.

Powyższe zalecenie spowodowane jest wzrostem o ponad 58% incydentów kategorii C50 (z 17 incydentów w 2019 r. do 27 w 2020 r.) oraz zdarzeń kategorii B17 (w 2020 roku zaistniało 9 wypadków kategorii B17). Niewłaściwe załadowanie, rozładowanie, nieprawidłowości w zabezpieczeniu ładunku lub inne nieprawidłowości w czynnościach ładunkowych prowadzą zwykle do uszkodzeń innych pojazdów (uszkodzenia szyb) w czasie mijania pociągów, a także mogą powodować inne wypadki i zagrożenia w eksploatacji.

- 4) Zarządcy infrastruktury kolejowej podejmą stosowne działania w celu zminimalizowania liczby wypadków kategorii B15 - przedwczesne rozwiązanie drogi przebiegu lub uchylenie zamknięcia i przełożenie zwrotnicy pod pojazdem kolejowym.

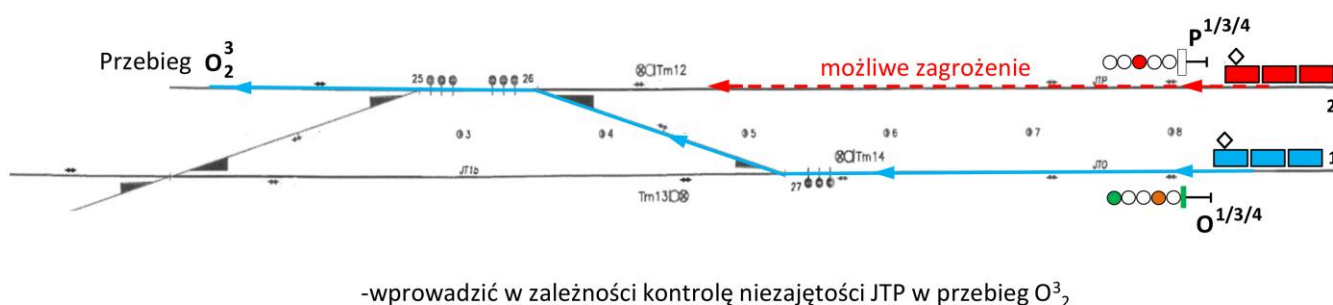
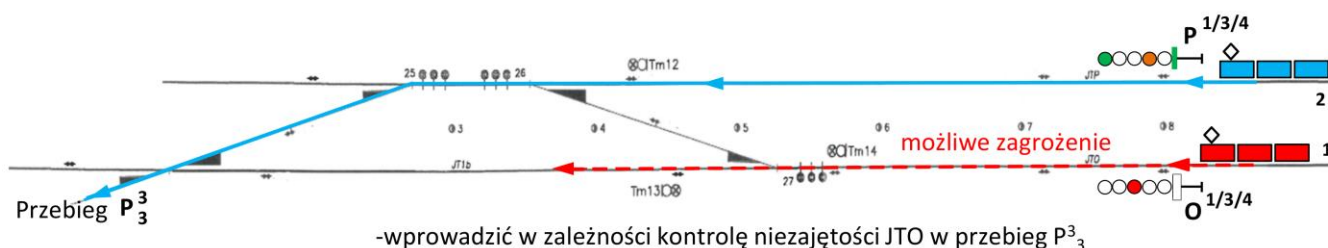
Wydanie zalecenia jest spowodowane wzrostem liczby wypadków kategorii B15 z zaistniałych 14 w 2019 r. do 21 w 2020 r.

- 5) Przewoźnicy kolejowi wdrożą stosowne działania mające na celu dalsze zmniejszenie liczby zdarzeń kategorii C44 i B04, dotyczących niezatrzymania się pojazdu kolejowego przed sygnałem „Stój” lub w miejscu, w którym powinien się zatrzymać, albo uruchomienia pojazdu kolejowego bez wymaganego zezwolenia.

W 2020 r. odnotowano w kategorii C44 wzrost liczby incydentów (z 83 w 2019 r. do 86 w roku 2020) oraz spadek wypadków w kategorii B04 (28 w 2019 r. a w 2020 r. – 14). Ogólna liczba zdarzeń w kategorii C44 i B04 w 2020 r. zmalała. Niemniej jednak utrzymująca się od kilku lat na zbliżonym poziomie (ponad 100) duża liczba tych zdarzeń powinna mobilizować przewoźników do dalszych działań mających na celu eliminację zagrożeń w tych kategoriach. Zwłaszcza, że część zdarzeń oprócz ww. kategorii jest kwalifikowana do tzw. sytuacji potencjalnie niebezpiecznych – kategorii D79.

- 6) Dla zwiększenia bezpieczeństwa ruchu w okręgu nastawczym w przypadku jednoczesnej jazdy pociągów torami szlakowymi w tym samym kierunku - tej samej stacji i niezatrzymania się pociągu (kolor czerwony) mającego sygnał „stój” nadawany na semaforze wjazdowym dla spowodowania wcześniejszej zmiany obrazu zezwalającego na sygnał „stój”, dla pociągu (kolor niebieski) zbliżającego się torem sąsiednim do semafora wjazdowego z sygnałem nadawanym „wolna droga” należy;

W systemach urządzeń sterowania ruchem kolejowym (srk) wyposażonych w kontrolę niezajętości odcinków toru będących w drodze jazdy za semaforami wjazdowymi ze szlaków wielotorowych, a będących częścią ich wzajemnie sprzecznych dróg przebiegów wprowadzić ich zależność jak w przykładach przedstawionych na poniższych rysunkach.



Powyższe zalecenie kierowane jest do zarządców infrastruktury kolejowej w celu

wyeliminowania zdarzeń takich jakie zaistniało (lub podobnych) w stacji Szymankowo w dniu 9 marca 2020 r. o godz. 04:15, a okoliczności przedstawione w Raporcie Nr PKBWK 01/2021.

- 7) Zarządcy infrastruktury kolejowej dokonają identyfikacji przejazdów kolejowo-drogowych, na których kąt skrzyżowania linii kolejowej z drogą nie spełnia warunku określonego w § 26 ust. 2 rozprządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie (Dz. U. poz. 1744 ze zmianami), dokonają oceny ryzyka zaistnienia zdarzeń na tych przejazdach i podejmują stosowne działania zapobiegawcze zgodnie z posiadanymi systemami zarządzania bezpieczeństwem.

Powyższe zalecenie wynika z powtarzalności zdarzeń na niektórych przejazdach kolejowo-drogowych, na których kąt skrzyżowania linii kolejowej z drogą nie spełnia ww. warunku.

Na podstawie art. 281 ust. 8 ustawy o transporcie kolejowym, Komisja kieruje powyższe zalecenia do Prezesa UTK.

5. Realizacja zaleceń wydanych w 2020 r. przez PKBWK (na podstawie informacji z Urzędu Transportu Kolejowego)

Komisja otrzymała w dniu 29 kwietnia 2021 r. z Urzędu Transportu Kolejowego, zwanym dalej „UTK”, informację o realizacji zaleceń wydanych przez Komisję w 2020 r.

W 2020 roku, PKBWK przekazała 10 raportów z zakończonych postępowań w 2020 r. w sprawie zaistniałych zdarzeń kolejowych w 2019 i 2020 roku oraz Raport Roczny za rok 2019 z działalności Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych wraz z zaleceniami:

- 1) Raport Nr PKBWK/01/2020 z badania wypadku kategorii B13 zaistniałego w dniu 19 maja 2019 r. o godz. 15:25 na stacji Rybnik Towarowy, w torze nr 308, km 43,450 linii kolejowej nr 140 Katowice Ligota – Nędza
- 2) Raport Nr PKBWK/02/2020 z badania poważnego wypadku kategorii A20 zaistniałego w dniu 15 czerwca 2019 r. o godz. 18:22 na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii C, zlokalizowanym na szlaku Kąty Wrocławskie – podg. Mietków, w torze nr 2, w km 22,788 linii kolejowej nr 274 Wrocław Świebodzki – Zgorzelec
- 3) Raport Nr PKBWK/03/2020 z badania poważnego wypadku kategorii A19 zaistniałego w dniu 03 lipca 2019 r. o godz. 08:50 na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii B, zlokalizowanym na szlaku Wargowo – Złotniki, w torze zamkniętym nr 2, w km 13,916 linii kolejowej nr 354 Poznań Główny PoD – Piła Główna
- 4) Raport Nr PKBWK/04/2020 z badania poważnego wypadku kategorii A21 zaistniałego w dniu 2 sierpnia 2019 r. o godz. 19:42 na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii D,

zlokalizowanym na szlaku Starzyny – Koniecpol, w torze nr 1, w km 34,751 linii kolejowej nr 64 Kozłów – Koniecpol

- 5) Raport Nr PKBWK/05/2020 z badania incydentu kolejowego kategorii C41 zaistniałego w dniu 30 lipca 2019 r. o godz. 16:53 na stacji Złocieniec, w torze nr 2, w km 114,131 linii kolejowej nr 210 Chojnice – Runowo Pomorskie
- 6) Raport Nr PKBWK/06/2020 z badania wypadku kategorii B11 zaistniałego 8 sierpnia 2019 r. o godz. 23:18 na szlaku Tarnów Opolski – Opole Groszowice, w torze nr 1, w km 87,973 linii kolejowej nr 132 Bytom – Wrocław Główny
- 7) Raport Nr PKBWK/07/2020 z badania wypadku kolejowego kategorii B21 zaistniałego w dniu 17 lutego 2020 r. na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii D, zlokalizowanym na szlaku Czerwonak – Bolechowo, w torze nr 1, km 7,765 linii kolejowej nr 356 Poznań Wschód – Bydgoszcz Główna
- 8) Raport Nr PKBWK/08/2020 z badania poważnego wypadku kategorii A35 zaistniałego w dniu 28 października 2019 r. o godz. 12:55 na szlaku Paczyna – Toszek, w torze nr 1, w km 48,180 linii kolejowej nr 132 Bytom – Wrocław Główny
- 9) Raport Nr PKBWK/09/2020 z badania poważnego wypadku kategorii A23 zaistniałego w dniu 11 stycznia 2020 r. o godz. 04:35 na szlaku Szamotuły – Pęckowo, w torze nr 1, w km 34,102 linii kolejowej nr 351 Poznań Główny – Szczecin Główny
- 10) RAPORT Nr PKBWK/10/2020 z badania poważnego wypadku kolejowego kategorii A19 zaistniałego w dniu 29 kwietnia 2020r. o godz. 17:32 na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii B, na szlaku Bolechowo – Murowana Goślina w km 15,753 linii nr 356 Poznań Wschód – Bydgoszcz Główna
- 11) Raport Roczny za rok 2019 z działalności Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych.

W ramach nadzoru nad realizacją zaleceń PKBWK przez podmioty rynku kolejowego, UTK dokonał analizy skierowanych do niego zaleceń i po wprowadzeniu zmian do ich treści przekazał je do realizacji zarządom, przewoźnikom kolejowym, podmiotom odpowiedzialnym za utrzymanie pojazdów kolejowych oraz podmiotom eksploatującym pojazdy specjalne.

Adresaci zaleceń, którzy nie posiadają wdrożonego systemu zarządzania bezpieczeństwem/ utrzymaniem powinny wdrażać zalecenia w oparciu o funkcjonujące w tych podmiotach regulacje wewnętrzne.

Zalecenia wynikające z powyższych raportów zostały przekazane przez Prezesa UTK podmiotom w formie pisemnej (pisma wraz z kartami bezpieczeństwa).

Zalecenia wydane przez PKBWK w 2020 r., Prezes UTK przekazywał do realizacji podmiotom sukcesywnie po zakończonych badaniach i sporządzeniu ww. raportów. Każdorazowo, wszelkie materiały i informacje dotyczące przekazywanych zaleceń z danego raportu umieszczane były na stronie internetowej UTK.

UTK opracował ankietę i na jej podstawie podmioty przekazywały informację o etapach realizacji zaleceń otrzymanych od Prezesa UTK.

5.1 Analiza informacji dotyczących realizacji zaleceń.

Prezes UTK dokonuje analizy skierowanych do niego zaleceń uwzględniając konieczność zapewnienia systemowego podejścia do zarządzania bezpieczeństwem i minimalizacji ryzyka w transporcie kolejowym.

Prezes UTK może uwzględnić zalecenia i przyjąć je do realizacji lub przekazać je w całości albo w części do realizacji zarządcom, przewoźnikom kolejowym lub innym podmiotom, których działalność ma wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego i bezpieczeństwo eksploatacji kolei, podlegającym regulacji na podstawie przepisów ustawy o transporcie kolejowym.

Łącznie do podmiotów rynku kolejowego Prezes UTK przekazał do realizacji 84 zalecenia.

Komisja wydała łącznie 76 zaleceń w 10 ww. raportach oraz w Raporcie Rocznym za rok 2019. Do Prezesa UTK w 2020 roku zostało skierowanych 67 zaleceń.

Stan analizy informacji o realizacji zaleceń na podstawie informacji przekazanych przez Prezesa UTK przedstawia się następująco:

Ad. 1) RARORT Nr PKBWK/01/2020 z badania wypadku kategorii B13 zaistniałego w dniu 19 maja 2019 r. o godz. 15:25 na stacji Rybnik Towarowy, w torze nr 308, km 43,450 linii kolejowej nr 140 Katowice Ligota – Nędza		
Zalecenia Państwowej Komisji Badań Wypadków Kolejowych przekazane w raporcie	Z „Informacji o realizacji zaleceń PKBWK za rok 2020” (przekazanej pismem UTK o sygn.: DPN.53.1.2021.1.IF z dnia 28 kwietnia 2021 r.) wynika, że Prezes UTK pismem UTK nr DPN-WDZK.47.28.2020.3.JJ z dnia 03 lipca 2020 r. – przekazał zalecenia podmiotom rynku i dokonał analizy informacji o realizacji nw. zaleceń	
1. Przewoźnik PKP CARGO S. A. i zarządca infrastruktury kolejowej PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Tarnowskich Górach podejmą działania mające na celu wyeliminowanie innych nieprawidłowości stwierdzonych podczas postępowania, a zawartych w niniejszym raporcie, zgodnie z kompetencjami wynikającymi z obowiązujących przepisów.	Treść zaleceń przekazanych do realizacji przez Prezesa UTK	
	PKBWK/01/2020_0_1 PKP CARGO S.A. podjąć działania mające na celu wyeliminowanie nieprawidłowości stwierdzonych podczas postępowania PKBWK, polegającej na nieprawidłowym sporządzaniu karty próby hamulca (niezgodnie ze wzorem zawartym w załączniku nr 1 do rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 2 listopada 2006 r. w sprawie dokumentów jakie powinny znajdować się na pojeździe kolejowym (Dz. U. z 2006 r. Nr 9, poz. 63) oraz z instrukcją Cw-1 (Instrukcja obsługi i utrzymania w eksploatacji hamulców taboru kolejowego).	Zalecenia korekcyjne
	PKBWK/01/2020_0_2 PKP CARGO S.A. podjąć działania mające na celu wyeliminowanie nieprawidłowości stwierdzonych podczas postępowania PKBWK, polegającej na prowadzeniu rozmów pomiędzy maszynistami przez prywatny telefon komórkowy podczas wykonywania uproszczonej próby hamulca.	
	PKBWK/01/2020_0_3 PKP CARGO S.A. podjąć działania mające na celu wyeliminowanie nieprawidłowości stwierdzonych podczas postępowania PKBWK, polegającej na braku upewnienia się organizatora przewozów PKP CARGO S.A. o prawidłowym zestawieniu pociągu i jego gotowości do odjazdu, co jest naruszeniem postanowień procedury P/01 – Realizacja procesu przewozowego.	
	PKBWK/01/2020_0_4 PKP CARGO S.A. podjąć działania mające na celu wyeliminowanie nieprawidłowości stwierdzonych podczas postępowania PKBWK, polegającej na braku dokonania zapisów w książkach pokładowych pojazdów z napędem ST48-049 oraz SM42-1205 informacji o wypadku i zakończeniu pracy po otrzymaniu podmioty i przybyciu przedstawicieli komisji kolejowej.	
	PKBWK/01/2020_0_5 PKP CARGO S.A. podjąć działania mające na celu wyeliminowanie nieprawidłowości stwierdzonych podczas postępowania PKBWK, polegającej na rozbieżności parametru czasu pomiędzy czasem zarejestrowanym w rejestratorze TELOC pojazdu SM42-1205 6Dg a czasem rzeczywistym oraz jazdą tej lokomotywy z niewłaściwymi wskazaniami parametru czasu (wskazanie w rejestratorze z opóźnieniem o 5 godzin i 10 minut).	
	PKBWK/01/2020_0_6 PKP CARGO S.A. podjąć działania mające na celu wyeliminowanie nieprawidłowości stwierdzonych podczas postępowania PKBWK, polegającej na braku odnotowania w karcie próby hamulca, że w składzie pociągu znajduje się lokomotywa popychająca i że ostatnim pojazdem w składzie pociągu jest lokomotywa SM42-1205 oraz niedokonaniu zmian parametrów pociągu, tj. masy całkowitej, masy hamującej wymaganej i	

	masy hamującej rzeczywistej. PKBWK/01/2020_0_7 PKP CARGO S.A. podjęcie działania mające na celu wyeliminowanie nieprawidłowości stwierdzonych podczas postępowania PKBWK, polegającej na braku ujęcia w wykazie pojazdów kolejowych w składzie pociągu, że znajduje się w nim lokomotywa popychająca i ostatnim pojazdem w składzie pociągu jest lokomotywa SM42-1205. PKBWK/01/2020_0_8 PKP CARGO S.A. podjęcie działania mające na celu wyeliminowanie nieprawidłowości stwierdzonych podczas postępowania PKBWK, polegającej na braku uwzględnienia w rejestrze zagrożeń PKP Cargo S.A. sytuacji wyprawienia pociągu bez wykonania uproszczonej próby hamulca z lokomotywą popychającą. PKBWK/01/2020_0_9 PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. podjęcie działania mające na celu wyeliminowanie nieprawidłowości stwierdzonych podczas postępowania PKBWK, polegającej na występowaniu skorodowanych tabliczek semaforów w rejonie posterunku RTB, powodujących utrudnienie dla kierujących pojazdami trakcyjnymi w zakresie jazd na odpowiednie tory przy braku numeracji torów na gruncie. PKBWK/01/2020_0_10 PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. podjęcie działania mające na celu wyeliminowanie nieprawidłowości stwierdzonych podczas postępowania PKBWK, polegającej na nieprawidłowych zapisach w kontrolkach zajęcia torów wjazdowych (R-292) nastawni RTB oraz RTD, niezgodnych z obowiązującymi instrukcjami. PKBWK/01/2020_0_11 PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. podjęcie działania mające na celu wyeliminowanie nieprawidłowości stwierdzonych podczas postępowania PKBWK, polegającej na niewłaściwym nadawaniu telefonogramów zapowiadawczych (niezgodnym ze wzorem z Instrukcji Ir-1) oraz wydawaniu poleceń za pomocą środków łączności bezprzewodowej niezgodnie ze wzorem w Instrukcji Ir 5.	
2. Przewoźnik PKP CARGO S.A. i zarządca infrastruktury kolejowej PKP PLK S.A. ujmą w tematyce szkoleń okresowych zasady pracy manewrowej i jazdy z lokomotywą popychającą.	PKBWK/01/2020_1 Certyfikowani przewoźnicy kolejowi, autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej oraz WKD i PKM ujmą w tematyce szkoleń okresowych zasady pracy manewrowej oraz jazdy z lokomotywą popychającą (w przypadku przewozów pasażerskich – o ile dotyczy).	
3. Przewoźnik PKP CARGO S.A. w ramach pouczeń okresowych przypomni zasady prawidłowego wykonywania uproszczonej próby hamulca zespolonego w pociągach towarowych z lokomotywą popychającą oraz przygotowania pociągu do drogi w zakresie bezpieczeństwa ruchu kolejowego.	PKBWK/01/2020_2 Certyfikowani przewoźnicy kolejowi w ramach pouczeń okresowych przypomną zasady prawidłowego wykonywania uproszczonej próby hamulca zespolonego w pociągach z lokomotywą popychającą (w przypadku przewozów pasażerskich – o ile dotyczy) oraz przygotowania pociągu do drogi w zakresie bezpieczeństwa ruchu kolejowego.	
4. Zarządca infrastruktury PKP PLK S.A. dokona przeglądu posiadanych uregulowań dotyczących pracy manewrowej i zweryfikuje je w zakresie omawiania pracy manewrowej między dyżurnym ruchu, a organizatorem przewozów towarowych lub innym pracownikiem przewoźnika kolejowego organizującym	PKBWK/01/2020_3 PKBWK/01/2020_3 Autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej oraz Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o. i Pomorska Kolej Metropolitalna S.A. dokonają przeglądu posiadanych uregulowań dotyczących pracy manewrowej i zweryfikują je w zakresie omawiania pracy manewrowej między dyżurnym ruchu a organizatorem przewozów lub innym pracownikiem przewoźnika kolejowego organizującym pracę manewrową.	

Zalecenia korygujące

pracę manewrową.	
5. Zarządca infrastruktury PKP PLK S. A. w ramach pouczeń okresowych przypomni zasady prawidłowego prowadzenia Kontrolek zajętości torów, dzienników ruchu, zasady prowadzenia manewrów na stacji oraz prawidłowego prowadzenia rozmów z użyciem urządzeń radiołączności i łączności stacyjnej.	PKBWK/01/2020_4 Autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej oraz Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o. i Pomorska Kolej Metropolitalna S.A. w ramach pouczeń okresowych przypomną zasady prawidłowego prowadzenia kontrolek zajętości torów (lub innych dokumentów spełniających tożsamą funkcję), dzienników ruchu, zasady prowadzenia manewrów na stacji oraz prawidłowego prowadzenia rozmów z użyciem urządzeń radiołączności i łączności stacyjnej.
6. Przewoźnicy i zarządcy infrastruktury kolejowej w celu wyegzekwowania przestrzegania przepisów wewnętrznych i instrukcji zwiększą nadzór nad: – poprawnością formułowania radiogramów i telefonogramów, – właściwym wykonywaniem prób hamulca, – prawidłowym omawianiem i realizowaniem prac manewrowych.	PKBWK/01/2020_5 Certyfikowani przewoźnicy kolejowi i autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej oraz Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o. i Pomorska Kolej Metropolitalna S.A. w celu wyegzekwowania przestrzegania przepisów wewnętrznych i instrukcji zwiększą nadzór nad: – poprawnością formułowania radiogramów i telefonogramów, – właściwym wykonywaniem prób hamulca, – prawidłowym omawianiem i realizowaniem prac manewrowych.
Zgodnie z postanowieniami ustawy z 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym art. 281 ust. 8 (Dz. U. z 2019 r., poz. 710, z późn. zm.), powyższe zalecenia były skierowane do Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego. Poszczególne podmioty powinny wdrożyć zalecenia zawarte w niniejszym raporcie Zespołu badawczego i przyjęte uchwałą PKBWK.	

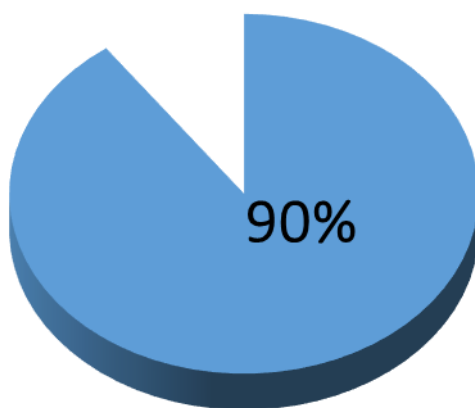
Tabela 4. Ocena realizacji zaleceń z Raportu Nr PKBWK/01/2020 przekazanych przez Prezesa UTK podmiotom rynku kolejowego
(na podstawie informacji z UTK)

Ocena realizacji zaleceń z Raportu Nr PKBWK/01/2020																
Zalecenia	Zalecenia korekcyjne											Zalecenia korygujące				
	PKBWK/01/2020_0_1	PKBWK/01/2020_0_2	PKBWK/01/2020_0_3	PKBWK/01/2020_0_4	PKBWK/01/2020_0_5	PKBWK/01/2020_0_6	PKBWK/01/2020_0_7	PKBWK/01/2020_0_8	PKBWK/01/2020_0_9	PKBWK/01/2020_0_10	PKBWK/01/2020_0_11	PKBWK/01/2020_1	PKBWK/01/2020_2	PKBWK/01/2020_3	PKBWK/01/2020_4	PKBWK/01/2020_5
Oceniono pozytywnie	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	98	102	12	11	101
Odpowiedź niewystarczająca	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	2	1	2	2
Średni procent realizacji zalecenia	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	61	55	88	66	70

Wykres 2. Średni procent realizacji poszczególnych zaleceń przekazanych przez Prezesa UTK – z Raportu Nr PKBWK/01/2020 (na podstawie informacji z UTK)



Wykres 3. Średni procent realizacji zaleceń przekazanych przez Prezesa UTK – z Raportu Nr PKBWK/01/2020 (na podstawie informacji z UTK)



Średni procent realizacji zaleceń został określony przez UTK w oparciu o deklaracje adresatów danego zalecenia. Brak 100% zalecenia wynika z przyjętego przez podmiot harmonogramu realizacji działań zmierzających do pełnego wdrożenia rekomendacji PKBWK.

Tabela 5. **Realizacja zaleceń przez podmioty wymienione przez Komisję w Raporcie nr PKBWK/01/2020** – na podstawie informacji przekazanych do PKBWK w marcu i kwietniu 2021 r.

Zalecenia wynikające z Raportu nr PKBWK/01/2020 (wyd. w 2020 r.)	Podmiot będący adresatem zalecenia	Data realizacji zalecenia	Średni procent (%) zrealizowanego zalecenia przez podmioty wymienione w kolumnie 2/(etap realizacji)
1	2	3	4
Zalecenie 1	¹⁾ PKP CARGO S.A. + ²⁾ PKP PLK S.A.	2020-07-22 2020-12-31	100 (% - zrealizowano – przez PKP CARGO) 100 (% - zrealizowano – przez PKP PLK)
Zalecenie 2	PKP CARGO PKP PLK (⁶⁾ PK+ ⁵⁾ ZI + ³⁾ WKD sp. z o.o. + ⁴⁾ PKM S.A.)	2020-07-22 2021-12-31	100 (% - zrealizowano – przez PKP CARGO) 50 (% w trakcie realizacji przez PKP PLK) 61 (% w trakcie realizacji przez: PK+ZI+WKD +PKM)*)
Zalecenie 3	PKP CARGO (PK)	2020-07-22	100 (% - zrealizowano – przez PKP CARGO) 55 (% – realizacji przez wszystkich PK)*)
Zalecenie 4	PKP PLK (ZI +WKD + PKM)	2020-12-31	100 (% - zrealizowano przez PKP PLK) 88 (% – w trakcie realizacji wg zalecenia Prezesa UTK (PKBWK/01/2020_3) przez: ZI+WKD+PKM)*)
Zalecenie 5	PKP PLK (ZI+WKD+PKM)	2021-12-31	50 (% – w trakcie realizacji przez PKP PLK) 66 (% – w trakcie realizacji wg zalecenia Prezesa UTK – (PKBWK/01/2020_4) przez: ZI+WKD+PKM)*)
Zalecenie 6	PKP PLK (ZI+PK+WKD +PKM)	2020-12-31	100 (% - zrealizowano przez PKP PLK) 70 (% – w trakcie realizacji wg zalecenia Prezesa UTK – (PKBWK/01/2020_5) przez: ZI+PK+WKD+PKM)*)

*) na podstawie Informacji o realizacji zaleceń PKBWK za rok 2020 r. – przekazanych z UTK pismem – DPN.53.1.2021.1.IF z dnia 2021-04-28 – (dotyczy realizacji zaleceń przekazanych przez Prezesa UTK podmiotom rynku kolejowego)

¹⁾PKP CARGO S.A. – przewoźnik kolejowy (towarowy) – zwany dalej „PKP CARGO”

²⁾PKP PLK S.A. – oznacza: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – zwana dalej „PKP PLK”

³⁾WKD sp. z o.o. – oznacza: Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o. – zwana dalej „WKD”

⁴⁾PKM S.A. – oznacza: Pomorska Kolej Metropolitalna S.A. – zwana dalej „PKM”

⁵⁾ZI – oznacza: autoryzowany zarządca infrastruktury kolejowej

⁶⁾PK – oznacza: certyfikowany przewoźnik kolejowy

Ad.2) RAPORT Nr PKBWK/02/2020 z badania poważnego wypadku kategorii A20 zaistniałego w dniu 15 czerwca 2019 r. o godz. 18:22 na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii C zlokalizowanym na szlaku Kąty Wrocławskie – podg. Mietków, w torze nr 2, w km 22,788 linii kolejowej nr 274 Wrocław Świebodzki – Zgorzelec		
Zalecenia Państwowej Komisji Badań Wypadków Kolejowych przekazane w raporcie	Z „Informacji o realizacji zaleceń PKBWK za rok 2020” (przekazanej pismem UTK o sygn.: DPN.53.1.2021.1.IF z dnia 28 kwietnia 2021 r.) wynika, że Prezes UTK pismem UTK nr DPN-WDZK.47.28.2020.3.JJ z dnia 03 lipca 2020 r. – przekazał zalecenia podmiotom rynku i dokonał analizy informacji o realizacji nw. zaleceń	
1. Przewoźnik Przewozy Regionalne Sp. z o.o. (obecna nazwa Spółki – POLREGIO Sp. z o.o.) oraz zarządca infrastruktury PKP PLK S.A. podejmą działania w celu wyeliminowania innych nieprawidłowości niemających związku z przyczynami poważnego wypadku, a ujawnionymi w trakcie badania przyczyn powstania poważnego wypadku.	Treść zaleceń przekazanych przez Prezesa UTK	
	PKBWK/02/2020_0_1 PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Wałbrzychu podejmie działania w zakresie nieprawidłowości, polegającej na braku zabezpieczenia kamer na przejeździe w km 22,788 przy torze nr 2 przed wpływem warunków atmosferycznych. Odczyt z jednej kamery był niemożliwy – obiektyw całkowicie zamglony, z drugiej kamery obraz niewyraźny, zacieki deszczu na obiektywie.	Zalecenia korekcyjne
	PKBWK/02/2020_0_2 PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Wałbrzychu podejmie działania w zakresie nieprawidłowości, polegającej na braku opisów sygnalizatorów drogowych. Brak opisów został stwierdzony w 2017 roku podczas badania diagnostycznego. Do dnia wypadku nie wykonano zalecenia diagnostycznego.	
	PKBWK/02/2020_0_3 PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Wałbrzychu podejmie działania w zakresie nieprawidłowości, polegającej na niezgodnym z przepisami wewnętrznymi prowadzenie książki E1758 w kontenerze SSP.	
	PKBWK/02/2020_0_4 PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Wałbrzychu podejmie działania w zakresie nieprawidłowości, polegającej na braku skutecznego nadzoru nad prowadzeniem dokumentacji.	
	PKBWK/02/2020_0_5 POLREGIO sp. z o. o. podejmie działania w zakresie nieprawidłowości, polegającej na braku zapisu w rejestratorze HASLER TELOC 1500 pojazdu EP07P-2004 parametru ciśnienia powietrza w przewodzie głównym pociągu oraz w cylindrach hamulcowych.	

2. Zarządcy infrastruktury kolejowej w porozumieniu z zarządcami dróg podczas kontroli będą sprawdzać poprawność lokalizacji znaków drogowych w zakresie zgodności z obowiązującymi przepisami.	PKBWK/02/2020_1 Autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej oraz Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o. w porozumieniu z zarządcami dróg podczas kontroli będą sprawdzać poprawność lokalizacji znaków drogowych w zakresie zgodności z obowiązującymi przepisami.	Zalecenia korygujące
3. Przewoźnik Przewozy Regionalne Sp. z o.o. (obecna nazwa Spółki – POLREGIO Sp. z o.o.) zwiększy nadzór nad kontrolą poprawności rejestracji parametrów przez elektroniczne rejestratory w pojazdach kolejowych z napędem.	PKBWK/02/2020_2 Certyfikowani przewoźnicy kolejowi zwiększą nadzór nad kontrolą poprawności rejestracji parametrów przez elektroniczne rejestratory w pojazdach kolejowych z napędem.	
4. Przewoźnik Przewozy Regionalne Sp. z o.o. (obecna nazwa Spółki – POLREGIO Sp. z o.o.) zabuduje kamerę w lokomotywie EP07P-2004 zgodnie z poleceniem Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego nr DBK-550/R-03/KB/12 z dnia 30.05.2012 r. i rekomendacją Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych nr PKBWK-076-305/RL/R/11 z dnia 22 listopada 2011 roku dotyczącej instalacji kamer cyfrowych lub wideo-rejestratorów w pojazdach.	PKBWK/02/2020_0_6 POLREGIO sp. z o. o. podejmie działania w zakresie nieprawidłowości, polegającej na braku zabudowy kamer czołowych na pojeździe EP07P-2004 co jest niezgodne z rekomendacją PKBWK nr PKBWK-076-305/RL/R/11 z 22 listopada 2011 r.	Zalecenie korekcyjne
5. Przewoźnik Przewozy Regionalne Sp. z o.o. (obecna nazwa Spółki – POLREGIO Sp. z o.o.) oraz zarządca infrastruktury PKP PLK S.A. omówią poważny wypadek na pouczeniach okresowych.	PKBWK/02/2020_3 Autoryzowani zarządcy infrastruktury oraz certyfikowani przewoźnicy kolejowi oraz Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o. omówią poważny wypadek na pouczeniach okresowych.	Zalecenie korygujące
6. Zarządca drogi – Urząd Gminy Kąty Wrocławskie dokona prawidłowego rozmieszczenia znaków G1a, G1b, G1c.		
7. Zarządca drogi – Urząd Gminy Kąty Wrocławskie zapewni wymaganą widoczność znaków G1a, G1b, G1c, A10 oraz widoczność przejazdu kolejowo-drogowego z wymaganej odległości usuwając zbędną roślinność.		
8. Zarządca drogi – Urząd Gminy Kąty Wrocławskie		

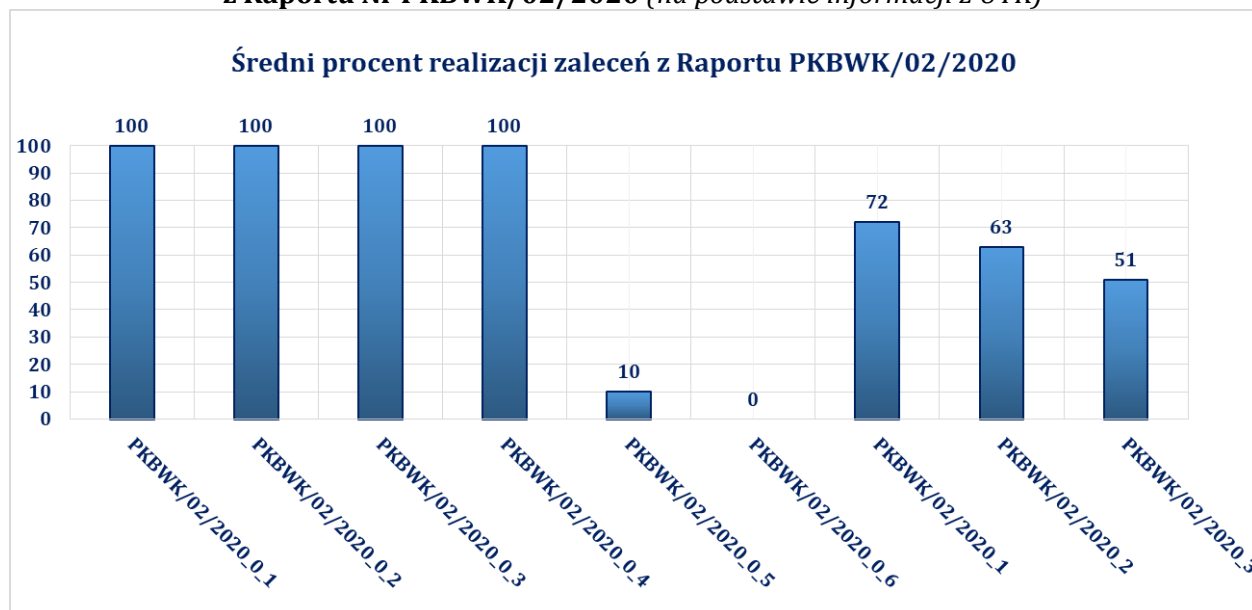
zabuduje znak ograniczający prędkość na drodze nr 120603D Nowa Wieś Kącka – Sokolniki zgodnie z klasą drogi.	
Zgodnie z art. 28l ust. 8 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2019 r. poz. 710), powyższe zalecenia nr 1, 2, 3, 4, 5 były skierowane do Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego. Pozostałe zalecenia dotyczą zarządcy drogi – Urząd Gminy Kąty Wrocławskie. Poszczególne podmioty powinny wdrożyć zalecenia zawarte w niniejszym raporcie Zespołu badawczego i przyjęte uchwałą PKBWK.	

Tabela 6. Ocena realizacji zaleceń z Raportu Nr PKBWK/02/2020 przekazanych przez Prezesa UTK do realizacji podmiotom rynku kolejowego
(na podstawie informacji z UTK)

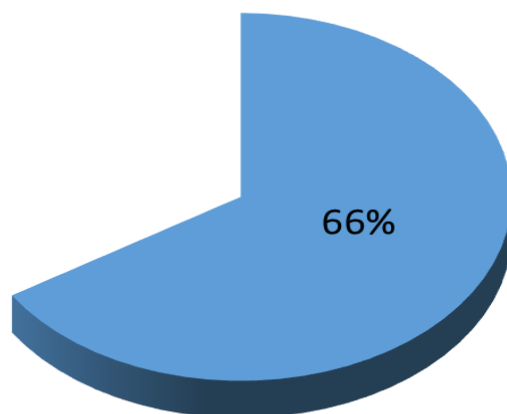
Ocena realizacji zaleceń z Raportu PKBWK/02/2020									
Zalecenia	Zalecenia korekcyjne						Zalecenia korygujące		
	PKBWK/02 2020_0_1	PKBWK/02 2020_0_2	PKBWK/02 2020_0_3	PKBWK/02 2020_0_4	PKBWK/02 2020_0_5	PKBWK/02 2020_0_6	PKBWK/02 2020_1	PKBWK/02 2020_2	PKBWK/02 2020_3
Oceniono pozytywnie	1	1	1	1	1	1*)	12	97	89
Odpowiedź niewystarczająca	0	0	0	0	0	0	0	4	7
Średni procent realizacji zalecenia	100	100	100	100	10	0	72	63	51

*) pozytywna ocena została przyznana w przypadku przekazania kompletnych informacji na temat realizacji zaleceń, w tym w przypadku poinformowania o działaniach zaplanowanych do realizacji wraz z harmonogramem ich wdrożenia

Wykres 4. Średni procent realizacji poszczególnych zaleceń przekazanych przez Prezesa UTK - z Raportu Nr PKBWK/02/2020 (na podstawie informacji z UTK)



Wykres 5. Średni procent realizacji zaleceń przekazanych przez Prezesa UTK - z Raportu Nr PKBWK/02/2020 (na podstawie informacji z UTK)



Średni procent realizacji zaleceń został określony przez UTK w oparciu o deklaracje adresatów danego zalecenia. Brak 100% zalecenia wynika z przyjętego przez podmiot harmonogramu realizacji działań zmierzających do pełnego wdrożenia rekomendacji PKBWK.

Tabela 7. Realizacja zaleceń przez podmioty wymienione przez Komisję w Raporcie nr PKBWK/02/2020 - na podstawie informacji przekazanych do PKBWK w marcu i kwietniu 2021 r.

Zalecenia z Raportu nr PKBWK/02/2020 (wyd. w 2020 r.)	Podmiot będący adresem zalecenia	Data realizacji zalecenia	Średni procent (%) zrealizowanego zalecenia przez podmioty wymienione w kolumnie 2/(etap realizacji)
1	2	3	4
Zalecenie 1	POLREGIO sp. z o.o. + PKP PLK	2020-12-31 2020-12-31	10 (% – w trakcie realizacji – przez POLREGIO sp. z o.o.) 100 (% – zrealizowano przez PKP PLK)
Zalecenie 2	PKP PLK (ZI +WKD)	2020-12-31	100 (% – zrealizowano przez PKP PLK) 72 (% – w trakcie realizacji przez: ZI+WKD)*)
Zalecenie 3	POLREGIO sp. z o.o. (PK)	2020-12-31	10 (% – w trakcie realizacji przez POLREGIO sp. z o.o.) 63 (% – realizacji przez wszystkich PK)*)
Zalecenie 4	POLREGIO sp. z o.o.	2020-12-31	0 (% – na lokomotywie EP07P-2004 planowana realizacja w 2033 r. na naprawie głównej) 62 (% - zalecenie w trakcie realizacji – planowany termin realizacji na pojazdach POLREGIO sp. z o.o. - rok 2040)
Zalecenie 5	POLREGIO sp. z o.o. PKP PLK (PK+ZI+WKD)	 2021-12-31	100 (% – zrealizowano przez POLREGIO sp. z o.o.) 40 (% – w trakcie realizacji przez PKP PLK) 51 (% – wg zalecenia Prezesa nr PKBWK/02/2020_3) przez: ZI oraz PK + WKD)*)
Zalecenie 6	^{1*)} Zarządca drogi – Urząd Gminy Kąty Wrocławskie	zrealizowano	1*)
Zalecenie 7	^{1*)} Zarządca drogi – Urząd Gminy Kąty Wrocławskie	zrealizowano	1*)
Zalecenie 8	Zarządca drogi – Urząd Gminy Kąty Wrocławskie	zrealizowano	1*)

*) na podstawie Informacji o realizacji zaleceń PKBWK za rok 2020 r. – przekazanych z UTK pismem - DPN.53.1.2021.1.IF z dnia 2021-04-28 – (dotyczy realizacji zaleceń przekazanych przez Prezesa UTK podmiotom rynku kolejowego)

^{1*)}W załączeniu do pisma nr PKBWK.4631.26.2020 z dnia 22 maja 2020 r. Przewodniczący PKBWK zgodnie z art. 28l ust. 4 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz.U. z 2019 poz. 710 z późn. zm.), przekazał do zarządcy drogi – Burmistrza Miasta i Gminy Kąty Wrocławskie Raport Nr PKBWK/02/2020 z zakończonego postępowania w sprawie wypadku zaistniałego na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii C, w dniu 15 czerwca 2019 r. na szlaku Kąty Wrocławskie – podg. Mietków w km 22,788 linii 274 – wraz z zaleceniami w sprawie poprawy bezpieczeństwa nr 6, 7 i 8. Z informacji przekazanych przez PKP PLK pismem IBR4.0323.1.21.a z dnia 2021-03-30 wynika, że zarządca drogi zrealizował zalecenia dokonując:

- ad.6 – prawidłowego rozmieszczenia znaków G1a, G1b, G1c,
- ad.7 – wycięcia wszystkich krzewów i wszelkiej zbędnej roślinności z pobocza drogi gminnej nr 120603D od strony miejscowości Sokolniki, poprawiając widoczność na całej długości przejazdu kolejowo-drogowego w km 22,788 linii kolejowej nr 274,
- ad.8 – zabudowy znaku drogowego B33 ograniczającego prędkość do 50km/godz na drodze 120603D przed przejazdem kolejowym-drogowym w km 22,788 linii kolejowej nr 274, od strony miejscowości Sokolniki.

Ad. 3) RAPORT Nr PKBWK/03/2020 z badania poważnego wypadku kategorii A19 zaistniałego w dniu 03 lipca 2019 r. o godz. 08:50 na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii B, zlokalizowanym na szlaku Wargowo – Złotniki, w torze zamkniętym nr 2, w km 13,916 linii kolejowej nr 354 Poznań Główny PoD – Piła Główna	
Zalecenia Państwowej Komisji Badań Wypadków Kolejowych przekazane w raporcie	Z „Informacji o realizacji zaleceń PKBWK za rok 2020” (przekazanej pismem UTK o sygn.: DPN.53.1.2021.1.IF z dnia 28 kwietnia 2021 r.) wynika, że Prezes UTK pismem UTK nr DPN-WDZK.47.33.2020.3.JJ z dnia 11 sierpnia 2020 r. – przekazał zalecenia podmiotom rynku i dokonał analizy informacji o realizacji nw. zaleceń
1. Zarządca infrastruktury PKP PLK S.A. wprowadzi do instrukcji szczegółowe zasady postępowania podczas pracy pociągu roboczego na torze zamkniętym, przy wyłączonych czujnikach samoczynnego systemu przejazdowego podczas gdy prowadzony jest ruch pociągów na pozostałych torach.	Treść zaleceń przekazanych do realizacji przez Prezesa UTK PKBWK/03/2020_1 Autoryzowani zarządcy infrastruktury oraz Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o., zwana dalej „WKD”, wprowadzą do instrukcji wewnętrznych szczegółowe zasady postępowania podczas pracy pociągu roboczego na torze zamkniętym, przy wyłączonych czujnikach samoczynnego systemu przejazdowego, podczas gdy prowadzony jest ruch pociągów na pozostałych torach.
2. Do czasu wprowadzenia zmian w instrukcjach należy w razie konieczności wykonania pracy pociągu roboczego na torze zamkniętym z wyłączonymi urządzeniami samoczynnego systemu przejazdowego przy czynnym drugim torze, także w przypadku wyłączenia oddziaływania czujników w torze z identyfikacją toru: – wprowadzić ograniczenie prędkości jazdy pociągu po torze czynnym i zamkniętym do 20 km/h na całej szerokości przejazdu lub przejścia; – uprzedzać drużyny pociągowe pociągów po torze czynnym i pociągów roboczych rozkazem pisemnym o konieczności wielokrotnego podawania sygnału dźwiękowego Rp 1 „Baczność” do czasu ustawienia wskaźnika W 6b na odcinku od wskaźnika W 6a do przejazdu kolejowo-drogowego, a w przypadku nieustawienia wskaźnika W 6a, od kilometra ustalonego w regulaminie technicznym indywidualnie dla każdego przejazdu; – oznakować przejazd kolejowo-drogowy znakiem drogowym B-20 „Stop” z tablicą „rogatka uszkodzona” lub „sygnalizacja uszkodzona”.	PKBWK/03/2020_2 Autoryzowani zarządcy infrastruktury oraz WKD do czasu wprowadzenia zmian w instrukcjach wewnętrznych, w razie konieczności wykonania pracy pociągu roboczego na torze zamkniętym z wyłączonymi urządzeniami samoczynnego systemu przejazdowego przy czynnym drugim torze oraz w przypadku wyłączenia oddziaływania czujników w torze z identyfikacją toru: – wprowadzą ograniczenie prędkości jazdy pociągu po torze czynnym i zamkniętym do 20 km/h na całej szerokości przejazdu lub przejścia; – uprzedzą drużyny pociągowe pociągów po torze czynnym i pociągów roboczych rozkazem pisemnym o konieczności wielokrotnego podawania sygnału dźwiękowego Rp 1 „Baczność” do czasu ustawienia wskaźnika W6b na odcinku od wskaźnika W6a do przejazdu kolejowo-drogowego, a w przypadku nieustawienia wskaźnika W6a, od kilometra ustalonego w regulaminie technicznym indywidualnie dla każdego przejazdu; – oznakują przejazd kolejowo-drogowy znakiem drogowym B-20 „Stop” z tablicą „rogatka uszkodzona” lub „sygnalizacja uszkodzona”.
3. Zarządca infrastruktury PKP PLK S.A. zwiększy liczbę kontroli i wzmocni nadzór nad przestrzeganiem regulaminów tymczasowych i przepisów wewnętrznych w przypadku zamknięć torowych w związku z pracami inwestycyjnymi i uwzględni te działania w programach poprawy bezpieczeństwa w ramach SMS.	PKBWK/03/2020_3 Autoryzowani zarządcy infrastruktury oraz WKD zwiększą liczbę kontroli i wzmocnią nadzór nad przestrzeganiem regulaminów tymczasowych i przepisów wewnętrznych w przypadku zamknięć torowych w związku z pracami inwestycyjnymi, autoryzowani zarządcy uwzględnią te działania w programach poprawy bezpieczeństwa w ramach SMS.

4. Rozszerza się zalecenia nr 1 i 3 Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych, wskazane w Raporcie Nr PKBWK/05/2018 z badania poważnego wypadku kategorii A18 zaistniałego w dniu 2 listopada 2017 r. o godzinie 18:49 na przejeździe kolejowo-drogowym kat. A z zawieszoną obsługą, usytuowanym w km 37,119 szlaku Śniadowo – Łapy, w torze szlakowym nr 1 linii kolejowej nr 36 Ostrołęka – Łapy, odnoszące się do wyposażenia pojazdów pomocniczych w elementy odblaskowe poprawiające widoczność pojazdu z boku, oraz w rejestrator pokładowy parametrów jazdy (rejestrujący co najmniej prędkość, ciśnienie w przewodzie głównym i cylindrach hamulcowych, uruchomienie sygnału „baczność”) na pojazdy specjalne.	PKBWK/03/2020_6 Podmioty eksploatujące pojazdy specjalne podejmą działania, aby pojazdy te poruszające się po liniach kolejowych były wyposażone w elementy odblaskowe poprawiające widoczność tych pojazdów z boku oraz opracują wytyczne w zakresie dodatkowego znakowania pojazdów w te elementy.
5. Zarządca infrastruktury PKP PLK S.A. podjęcie działania mające na celu wyeliminowanie nieprawidłowości w zakresie prawidłowego wystawiania świadectw sprawności technicznej pojazdów kolejowych.	PKBWK/03/2020_7 Podmioty eksploatujące pojazdy specjalne doposażą je w rejestratory pokładowe parametrów jazdy (rejestrujące co najmniej prędkość, ciśnienie w przewodzie głównym i cylindrach hamulcowych, uruchomienie sygnału „baczność”). Doposażenie dotyczy pojazdów poddawanych przeglądom poziomów utrzymania P4 i P5, jak również pojazdów nowo zakupowanych.
6. Zarządca infrastruktury PKP PLK S.A. ujmie w rejestrze zagrożeń zagrożenie polegające na wyłączeniu urządzeń samoczynnego systemu przejazdowego w jednym z torów przechodzących przez przejazd kolejowo-drogowy.	PKBWK/03/2020_5 Zarządca infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. podjęcie działania mające na celu wyeliminowanie nieprawidłowości w zakresie wystawiania świadectw sprawności technicznej pojazdów kolejowych.
Zgodnie z art. 281 ust. 8 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2019 r. poz. 710, z późn. zm.), powyższe zalecenia były skierowane do Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego. Poszczególne podmioty powinny wdrożyć zalecenia zawarte w niniejszym raporcie Zespołu badawczego i przyjęte uchwałą PKBWK.	PKBWK/03/2020_4 Zarządca infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. ujmie w rejestrze zagrożeń zagrożenie polegające na wyłączeniu urządzeń samoczynnego systemu przejazdowego w jednym z torów przechodzących przez przejazd kolejowo-drogowy.

Tabela 8. Ocena realizacji zaleceń z Raportu Nr PKBWK/03/2020 przekazanych przez Prezesa UTK podmiotom rynku kolejowego (na podstawie informacji z UTK)

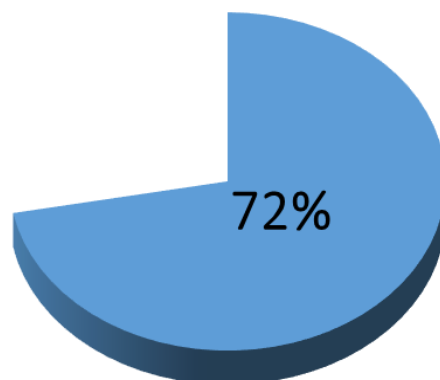
Ocena realizacji zaleceń z Raportu PKBWK/03/2020							
Zalecenia	PKBWK/03/2020_1	PKBWK/03/2020_2	PKBWK/03/2020_3	PKBWK/03/2020_4	PKBWK/03/2020_5	PKBWK/03/2020_6	PKBWK/03/2020_7
Oceniono pozytywnie	10	10	11	1	1	36	38
Odpowiedź niewystarczająca	0	0	0	0	0	4	3
Średni procent realizacji zalecenia	90	83	43	100	100 ^{*)}	58	30

^{*)} wg informacji przekazanej przez PKP PLK S.A.

Wykres 6. Średni procent realizacji poszczególnych zaleceń przekazanych przez Prezesa UTK - z Raportu Nr PKBWK/03/2020 (na podstawie informacji z UTK)



Wykres 7. Średni procent realizacji zaleceń przekazanych przez Prezesa UTK - z Raportu Nr PKBWK/03/2020 (na podstawie informacji z UTK)



Średni procent realizacji zaleceń został określony przez UTK w oparciu o deklaracje adresatów danego zalecenia. Brak 100% zalecenia wynika z przyjętego przez podmiot harmonogramu realizacji działań zmierzających do pełnego wdrożenia rekomendacji PKBWK.

Tabela 9. **Realizacja zaleceń przez podmioty wymienione przez Komisję w Raporcie nr PKBWK/03/2020** - na podstawie informacji przekazanych do PKBWK w marcu i kwietniu 2021 r.

Zalecenia z Raportu nr PKBWK/03/2020 (wyd. w 2020 r.)	Podmiot będący adresatem zalecenia	Data realizacji zalecenia	Średni procent (%) zrealizowanego zalecenia przez podmioty wymienione w kolumnie 2/(etap realizacji)
1	2	3	4
Zalecenie 1	PKP PLK (ZI+WKD)	2020-06-08	100 (% – zrealizowano przez PKP PLK) 90 (% – w trakcie realizacji) *)
Zalecenie 2	PKP PLK (ZI +WKD)	2019-11-19	100 (% – zrealizowano przez PKP PLK) 83 (% – w trakcie realizacji przez: ZI+WKD)*)
Zalecenie 3	PKP PLK (ZI +WKD)	2020-12-31	100 (% – zrealizowano przez PKP PLK) 43 (% – w trakcie realizacji przez: ZI+WKD) *)
Zalecenie 4(a)	PKP PLK (podmioty eksploatujące pojazdy specjalne)	2020-12-31	100 (% – wyposażenie w elementy odblaskowe pojazdów specjalnych – zalecenie zrealizowane przez PKP PLK) 58 (% – wyposażenie w elementy odblaskowe pojazdów specjalnych – zalecenie w trakcie realizacji przez podmioty eksploatujące pojazdy specjalne) *)
Zalecenie 4(b)	PKP PLK (podmioty eksploatujące pojazdy specjalne)	2027-12-31	40 (% – w trakcie realizacji zalecenia przez PKP PLK – doposażenie pojazdów specjalnych w rejestratory pokładowe) 30 (% – w trakcie realizacji zalecenia – doposażenie pojazdów specjalnych w rejestratory pokładowe)*)
Zalecenie 5	PKP PLK	2020-09-30	100 (% – zrealizowano przez – PKP PLK)
Zalecenie 6	PKP PLK	2020-07-09	100 (% – zrealizowano przez – PKP PLK)

*) na podstawie Informacji o realizacji zaleceń PKBWK za rok 2020 r. – przekazanych z UTK pismem - DPN.53.1.2021.1.IF z dnia 2021-04-28 – (dotyczy realizacji zaleceń przekazanych przez Prezesa UTK podmiotom rynku kolejowego)

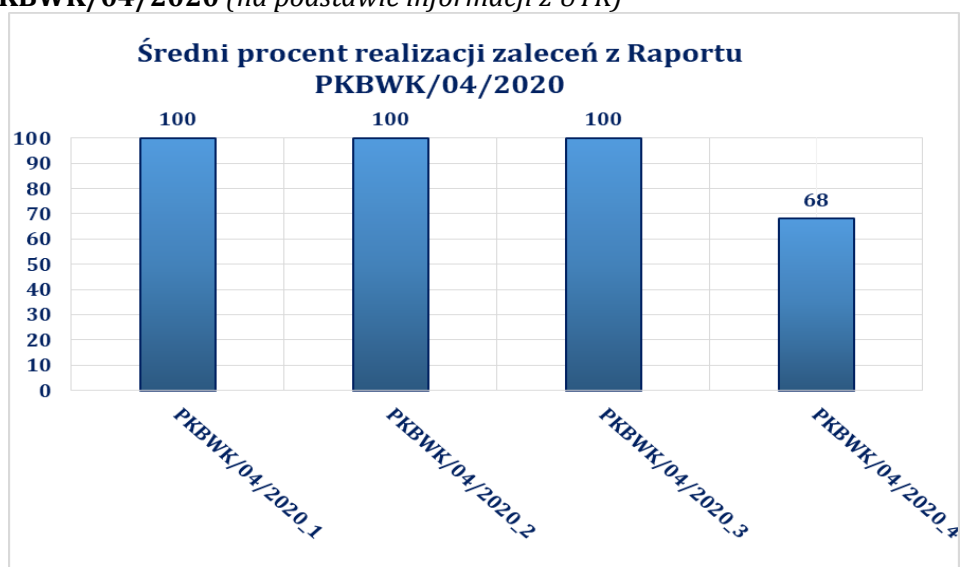
Ad.4) RAPORT Nr PKBWK/04/2020 z badania poważnego wypadku kategorii A21 zaistniałego w dniu 2 sierpnia 2019 r. o godz. 19:42 na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii D, zlokalizowanym na szlaku Starzyny – Koniecpol, w torze nr 1, w km 34,751 linii kolejowej nr 64 Kozłów – Koniecpol	
Zalecenia Państwowej Komisji Badań Wypadków Kolejowych przekazane w raporcie	Z „Informacji o realizacji zaleceń PKBWK za rok 2020” (przekazanej pismem UTK o sygn.: DPN.53.1.2021.1.IF z dnia 28 kwietnia 2021 r.) wynika, że Prezes UTK pismem UTK nr DPN-WDZK.47.33.2020.3.JJ z dnia 11 sierpnia 2020 r. – przekazał zalecenia podmiotom rynku i dokonał analizy informacji o realizacji nw. zaleceń
	Treść zaleceń przekazanych do realizacji przez Prezesa UTK
1. Zarządca infrastruktury kolejowej PKP PLK S.A Zakład Linii Kolejowych w Kielcach dokona oceny ryzyka eksploatacyjnego w celu rozważenia zmiany istniejącej kategorii D przejazdu kolejowo-drogowego na kategorię wyższą lub ograniczenia prędkości biegu pociągów, ze względu na warunki miejscowe i prędkość pociągów 120 km/h oraz wystąpienia władz lokalnych.	PKBWK/04/2020_1 Zarządca infrastruktury kolejowej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. dokona oceny ryzyka eksploatacyjnego w celu rozważenia zmiany istniejącej kat. „D” przejazdu kolejowo-drogowego, szlak Starzyny – Koniecpol, tor nr 1, w km 34,751 linii kolejowej nr 64 Kozłów – Koniecpol na kategorię wyższą lub ograniczenia prędkości biegu pociągów, ze względu na warunki miejscowe i prędkość 120 km/h oraz wystąpienia władz lokalnych.
2. Przewoźnik Spółka PKP Intercity S.A. wdroży polecenie Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego nr DBK-550/R03/KB/12 z dnia 30.05.2012 r., skierowane do przewoźników kolejowych o obowiązku zainstalowania urządzeń rejestrujących – kamer cyfrowych lub wideo rejestratorów w pojazdach kolejowych nowo budowanych i będących w eksploatacji, zgodnie z rekomendacją PKBWK – Nr PKBWK-076-305/RL/R/11 z dnia 22.11.2011 roku w taki sposób, aby rejestracja obrazu i dźwięku była ciągła na całej trasie biegu pociągu.	PKBWK/04/2020_4 Certyfikowani przewoźnicy oraz WKD wdrożą rekomendację PKBWK nr PKBWK.076.305/RL/R/11 z 22 listopada 2011 skierowaną do przewoźników kolejowych o obowiązku zainstalowania urządzeń rejestrujących – kamer cyfrowych lub wideo rejestratorów w pojazdach kolejowych nowo budowanych i będących w eksploatacji w taki sposób, aby rejestracja obrazu i dźwięku była zachowana w sposób ciągły na całej trasie biegu pociągu.
3. Zarząd Dróg Powiatowych we Włoszczowie z uwagi na warunki miejscowe określi dozwoloną prędkość pojazdów kołowych na drodze w rejonie przedmiotowego przejazdu kolejowo-drogowego i uzupełni znak poziomy P12 i dostosuje do wymagań ustawienie znaku B20 w uzgodnieniu z zarządcą infrastruktury kolejowej.	
4. Zarządca infrastruktury kolejowej PKP PLK S.A Zakład Linii Kolejowych w Kielcach uaktualni Metrykę przejazdu odnośnie zapisów zgodnie z pismem ILK2d-5003-500/1/2018 wprowadzającym „Wytyczne Sporządzania i Aktualizowania Metryki Przejazdu Kolejowo-Drogowego/Przejścia”.	PKBWK/04/2020_2 Zarządca infrastruktury kolejowej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. uaktualni metrykę przejazdu zgodnie z pismem zarządcy sygn. ILK2d.5003.500/1/2018 wprowadzającym „Wytyczne Sporządzania i Aktualizowania Metryki Przejazdu kolejowo-drogowego/przejścia”.
5. Zarządca infrastruktury kolejowej PKP PLK S.A Zakład Linii Kolejowych w Kielcach zniweluje skarpy z obu stron przejazdu kolejowo-drogowego w kilometrze 34,751 linii kolejowej nr 64 Kozłów - Koniecpol w celu poprawy trójkątów widoczności z 10 i 20 metrów.	PKBWK/04/2020_3 Zarządca infrastruktury kolejowej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. zniweluje skarpy z obu stron przejazdu kolejowo-drogowego w kilometrze 34,751 linii kolejowej nr 64 Kozłów – Koniecpol w celu poprawy trójkątów widoczności z 10 i 20 metrów.

Zgodnie z art. 281 ust. 8 ustawy z 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2019 r. poz. 710, z późn. zm.), powyższe zalecenia były skierowane do Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego (zalecenie nr 1, 2, 4, 5) oraz do pozostałych zainteresowanych (zalecenie nr 3). Poszczególne podmioty powinny wdrożyć zalecenia zawarte w niniejszym raporcie i przyjąć uchwałę PKBWK.	
---	--

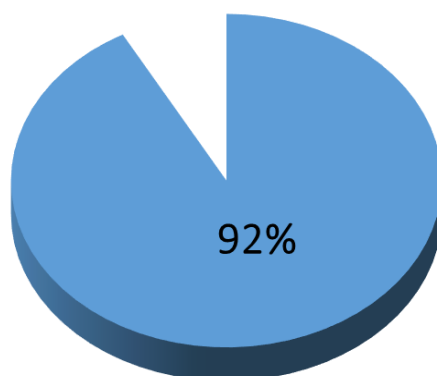
Tabela 10. Ocena realizacji zaleceń z Raportu Nr PKBWK/04/2020 przekazanych przez Prezesa UTK podmiotom rynku kolejowego (na podstawie informacji z UTK)

Ocena realizacji zaleceń z Raportu Nr PKBWK/04/2020				
Zalecenia	PKBWK/04 2020_1	PKBWK/04 2020_2	PKBWK/04 2020_3	PKBWK/04 2020_4
Oceniono pozytywnie	1	1	1	102
Odpowiedź niewystarczająca	0	0	0	1
Średni procent realizacji zalecenia	100	100	100	68

Wykres 8. Średni procent realizacji poszczególnych zaleceń przekazanych przez Prezesa UTK - z Raportu Nr PKBWK/04/2020 (na podstawie informacji z UTK)



Wykres 9. Średni procent realizacji zaleceń przekazanych przez Prezesa UTK - z Raportu Nr PKBWK/04/2020 (na podstawie informacji z UTK)



Średni procent realizacji zaleceń został określony przez UTK w oparciu o deklaracje adresatów danego zalecenia. Brak 100% zalecenia wynika z przyjętego przez podmiot harmonogramu realizacji działań zmierzających do pełnego wdrożenia rekomendacji PKBWK.

Tabela 11. Realizacja zaleceń przez podmioty wymienione przez Komisję w Raporcie nr PKBWK/04/2020 - na podstawie informacji przekazanych do PKBWK w marcu i kwietniu 2021 r.

Zalecenia z Raportu nr PKBWK/04/2020 (wyd. w 2020 r.)	Podmiot będący adresatem zalecenia	Data realizacji zalecenia	Średni procent (%) zrealizowanego zalecenia przez podmioty wymienione w kolumnie 2/(etap realizacji)
1	2	3	4
Zalecenie 1	PKP PLK	2020-09-09	100 (% – zrealizowano przez PKP PLK)
Zalecenie 2	**)PKP Intercity S.A. (PK +WKD)	2026-12-31	72 (% – w trakcie realizacji przez PKP IC) 68 (% – w trakcie realizacji przez: PK+WKD) *)
Zalecenie 3	1*)Zarząd Dróg Powiatowych we Włoszczowie	zrealizowano	zrealizowano przez zarządcę drogi ^{1*)}
Zalecenie 4	PKP PLK	2020-07-21	100 (% – zrealizowano przez PKP PLK)
Zalecenie 5	PKP PLK	2020-08-28	100 (% – zrealizowano przez PKP PLK)

^{*)} na podstawie Informacji o realizacji zaleceń PKBWK za rok 2020 r. – przekazanych z UTK pismem - DPN.53.1.2021.1.IF z dnia 2021-04-28 – (dotyczy realizacji zaleceń przekazanych przez Prezesa UTK podmiotom rynku kolejowego – wg Prezesa UTK jest to zalecenie przekazane podmiotom pod oznaczeniem nr PKBWK/04/2020_4)

****)PKP Intercity S.A.** – przewoźnik kolejowy – zwany dalej: – „PKP IC”

^{1*)}W załączeniu do pisma nr PKBWK.4631.46.2020 z dnia 8 lipca 2020 r. Przewodniczący PKBWK zgodnie z art. 28l ust. 4 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz.U. z 2019 poz. 710 z późn. zm.), przekazał do zarządcy drogi – Zarządu Dróg Powiatowych we Włoszczowie Raport Nr PKBWK/04/2020 z zakończonego postępowania w sprawie poważnego wypadku kategorii A21 zaistniałego w dniu 2 sierpnia 2019 r. o godz. 19:42 na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii D, zlokalizowanym na szlaku Starzyny – Koniecpol – wraz z zaleceniem w sprawie poprawy bezpieczeństwa nr 3.

Z informacji przekazanych przez PKP PLK pismem IBR4.0323.1.21.a z dnia 2021-03-30 wynika, że zarządca drogi zalecenie zrealizował dokonując uzupełnienia znaku poziomego P12 i ustawienia znaku B20 przed przejazdem kolejowym oraz określił maksymalną prędkość 90 km/godz.

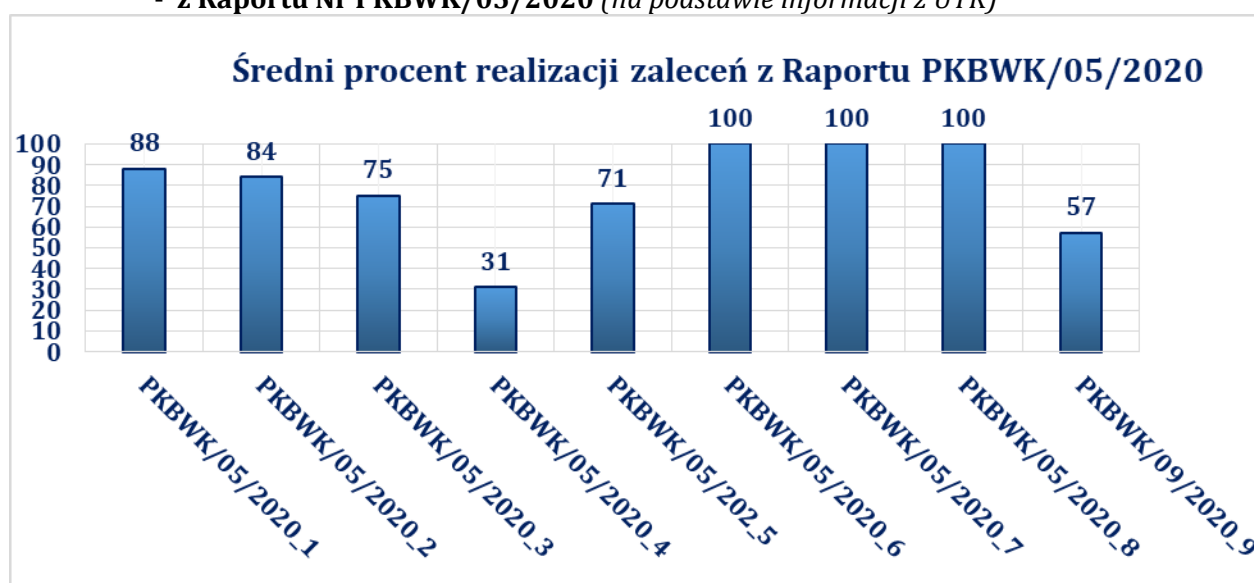
Ad.5 RAPORT Nr PKBWK/05/2020 z badania incydentu kolejowego kategorii C41 zaistniałego w dniu 30 lipca 2019 r. o godz. 16:53 na stacji Złocieniec, w torze nr 2, w km 114,131 linii kolejowej nr 210 Chojnice – Runowo Pomorskie	
Zalecenia Państwowej Komisji Badań Wypadków Kolejowych przekazane w raporcie	Z „Informacji o realizacji zaleceń PKBWK za rok 2020” (przekazanej pismem UTK o sygn.: DPN.53.1.2021.1.IF z dnia 28 kwietnia 2021 r.) wynika, że Prezes UTK pismem UTK nr DPN-WDZK.47.30.2020.2.KG z dnia 11 września 2020 r. – przekazał zalecenia podmiotom rynku i dokonał analizy informacji o realizacji nw. zaleceń
	Treść zaleceń przekazanych do realizacji przez Prezesa UTK
1. Zarządcy infrastruktury kolejowej w terminie 3 miesięcy od opublikowania niniejszego raportu dokonają weryfikacji zmodernizowanych urządzeń mechanicznych z sygnalizacją świetlną, pod kątem spełnienia wymagań z postanowieniami § 47 ust. 7 Instrukcji Ie-4 planu świetlnego w szczególności umieszczenie schematu układu torowego stacji. W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości podejmą działania w zakresie ich usunięcia.	PKBWK/05/2020_1 Autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej w terminie 3 miesięcy od opublikowania raportu dokonają weryfikacji zmodernizowanych urządzeń mechanicznych z sygnalizacją świetlną pod kątem wyposażenia w plan świetlny z umieszczonymi na nim elementami odwzorowującymi zastosowane na danym posterunku ruchu urządzenia srk. W szczególności wezmą pod uwagę przeniesienie na plan świetlny schematu układu torowego stacji, a także innych elementów, wchodzących w skład infrastruktury srk, tj.: powtarzacze sygnalizatorów, blokady liniowej, przeciwwtórności liniowej i stacyjnej, urządzeń kontroli niezajętości torów i rozjazdów, oraz elementów zobrazowania innych urządzeń jak przejazdy kolejowo-drogowe, bocznica, itp. W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości podejmą działania w zakresie ich usunięcia.
2. Zarządca infrastruktury kolejowej PKP PLK S.A. w ramach prowadzonych i przyszłych modernizacji urządzeń mechanicznych zapewni przestrzeganie postanowień § 47 ust. 7 Instrukcji Ie-4.	PKBWK/05/2020_2 Autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej w ramach prowadzonych i przyszłych modernizacji urządzeń mechanicznych z sygnalizacją świetlną uwzględnią wyposażenie posterunków nastawczych w plany świetlne zawierające odpowiednie elementy odwzorowania urządzeń srk na danym posterunku ruchu.
3. Zarządca infrastruktury kolejowej PKP PLK S.A. w ramach prowadzonych kontroli wewnętrznych ujmie zagadnienia dotyczące opracowywanych regulaminów tymczasowych prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót dla realizowanych zadań inwestycyjnych pod kątem zapewnienia bezpieczeństwa prowadzenia ruchu kolejowego.	KBWK/05/2020_3 Autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej, w ramach prowadzonych kontroli wewnętrznych ujmą zagadnienia dotyczące opracowywanych regulaminów tymczasowych prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót dla realizowanych zadań inwestycyjnych pod kątem zapewnienia bezpieczeństwa prowadzenia ruchu kolejowego.
4. Zarządcy infrastruktury kolejowej rozszerzą zakres obowiązku plombowania przycisków dPo blokady liniowej automatycznej przekaźnikowej pól samoczynnej, niezależnie od działania licznika.	PKBWK/05/2020_4 Autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej rozszerzą zakres obowiązku plombowania przycisków dPo blokady liniowej automatycznej przekaźnikowej pól samoczynnej, niezależnie od działania licznika.
5. Zarządca infrastruktury kolejowej PKP PLK S.A. dokona zmiany postanowień Instrukcji Ir-1 w § 28 „ <i>prowadzenie ruchu pociągów na szlakach z jednoodstępową (półsamoczynną) blokadą liniową</i> ” dodając w ust. 19	PKBWK/05/2020_6 Zarządca infrastruktury kolejowej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. dokona zmiany postanowienia Instrukcji Ir-1 w § 28 „ <i>prowadzenie ruchu pociągów na szlakach z jednoodstępową</i>

zasady dotyczące obsługi bloku początkowego przez nastawniczego tylko na polecenie dyżurnego ruchu w czasie obowiązywania telefonicznego zapowiadania pociągów.	(półsamoczynną) blokadą liniową” dodając w ust. 19 zasady dotyczące obsługi bloku początkowego przez nastawniczego tylko na polecenie dyżurnego ruchu w czasie obowiązywania telefonicznego zapowiadania pociągów
6. Zarządcy infrastruktury kolejowej i przewoźnicy kolejowi podejmą działania polegające na wykonywaniu regularnej synchronizacji z czasem rzeczywistym (wraz z dokumentowaniem) – wewnętrznych czasów systemowych w rejestratorach rozmów, systemach komputerowych i innych urządzeniach rejestrujących czas.	PKBWK/05/2020_5 Certyfikowani przewoźnicy kolejowi oraz autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej podejmą działania polegające na wykonywaniu regularnej synchronizacji z czasem rzeczywistym (wraz z dokumentowaniem) wewnętrznych czasów systemowych w rejestratorach rozmów, systemach komputerowych i innych urządzeniach rejestrujących czas.
7. Zarządca infrastruktury kolejowej PKP PLK S.A. dokona zmiany postanowień Instrukcji Ir-1 dotyczących rozkazów pisemnych za pomocą urządzeń łączności kierownikowi pociągu nie będącemu w kabinie maszynisty.	PKBWK/05/2020_8 Zarządca infrastruktury kolejowej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. dokona zmiany postanowień Instrukcji Ir-1 § 58 dotyczących przekazywania rozkazów pisemnych, za pomocą urządzeń łączności, uwzględniając kierownika pociągu nie posiadającego dostępu do kabiny maszynisty.
8. Zarządca infrastruktury kolejowej PKP PLK S.A. dokona zmiany postanowień Instrukcji Ir-1 w § 58 ust. 4 pkt 2) dodając na końcu punktu po słowach „..... tego sygnału”, zapis „– numer toru szlakowego, na który pociąg wyjeżdża”. Informację tą należy zapisać w rubryce 4 „Inne” rozkazu pisemnego „S”.	PKBWK/05/2020_7 Zarządca infrastruktury kolejowej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. dokona zmiany postanowień Instrukcji Ir-1 w § 58 ust. 4 pkt 2) dodając na końcu punktu po słowach „tego sygnału”, zapis „wraz z podaniem numeru toru szlakowego, na który pociąg wyjeżdża”. Informację tę należy zapisać w rubryce 4 „Inne” rozkazu pisemnego „S”.
Zgodnie z art. 281 ust. 8 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2019 r. poz. 710), powyższe zalecenia były skierowane do Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego. Poszczególne podmioty powinny wdrożyć zalecenia zawarte w niniejszym raporcie Zespołu badawczego i przyjęte uchwałą PKBWK.	
	PKBWK/05/2020_9 Certyfikowani przewoźnicy kolejowi w ramach pouczeń okresowych omówią obowiązki drużyny pociągowej w czasie jazdy pociągu, ze szczególnym uwzględnieniem postępowania w przypadku wyjazdu pociągu na szlak na podstawie sygnału zastępczego lub rozkazu pisemnego wraz z omówieniem zasad przyjmowania rozkazów pisemnych przekazywanych za pomocą urządzeń łączności.

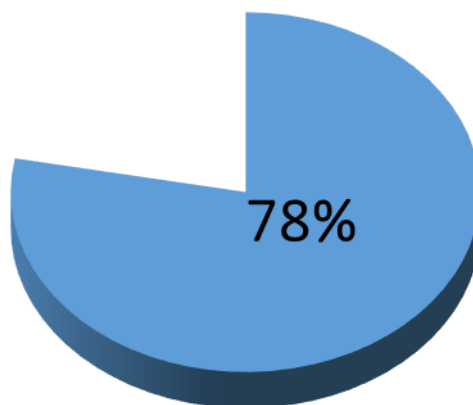
Tabela 12. Ocena realizacji zaleceń z Raportu Nr PKBWK/05/2020 przekazanych przez Prezesa UTK podmiotom rynku kolejowego (na podstawie informacji z UTK)

Ocena realizacji zaleceń z Raportu PKBWK/05/2020									
Zalecenia	PKBWK/05 2020_1	PKBWK/05 2020_2	PKBWK/05 2020_3	PKBWK/05 2020_4	PKBWK/05 2020_5	PKBWK/05 2020_6	PKBWK/05 2020_7	PKBWK/02 2020_8	PKBWK/02 2020_9
Oceniono pozytywnie	13	13	13	13	111	1	1	1	99
Odpowiedź niewystarczająca	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Średni procent realizacji zalecenia	88	84	75	31	71	100	100	100	57

Wykres 10. Średni procent realizacji poszczególnych zaleceń przekazanych przez Prezesa UTK - z Raportu Nr PKBWK/05/2020 (na podstawie informacji z UTK)



Wykres 11. Średni procent realizacji zaleceń przekazanych przez Prezesa UTK - z Raportu Nr PKBWK/05/2020 (na podstawie informacji z UTK)



Średni procent realizacji zaleceń został określony przez UTK w oparciu o deklaracje adresatów danego zalecenia. Brak 100% zalecenia wynika z przyjętego przez podmiot harmonogramu realizacji działań zmierzających do pełnego wdrożenia rekomendacji PKBWK.

Tabela 13. **Realizacja zaleceń przez podmioty wymienione przez Komisję w Raporcie nr PKBWK/05/2020** - na podstawie informacji przekazanych do PKBWK w marcu i kwietniu 2021 r.

Zalecenia z Raportu nr PKBWK/05/2020 (wyd. w 2020 r.)	Podmiot będący adresatem zalecenia	Data realizacji zalecenia	Średni procent (%) zrealizowanego zalecenia przez podmioty wymienione w kolumnie 2/(etap realizacji)
1	2	3	4
Zalecenie 1	PKP PLK (ZI+ WKD +PKM)	2020-11-03	100 (% – zrealizowano przez: PKP PLK) 88 (% – w trakcie realizacji przez: ZI+WKD +PKM)*)
Zalecenie 2	PKP PLK (ZI+ WKD +PKM)	2020-12-31	100 (% – zrealizowano przez: PKP PLK) 84 (% – w trakcie realizacji przez: ZI+ WKD +PKM)*)
Zalecenie 3	PKP PLK (ZI+WKD +PKM)	2020-12-31	100 (% – zrealizowano przez: PKP PLK) 75 (% – w trakcie realizacji przez: ZI+ WKD +PKM)*)
Zalecenie 4	PKP PLK (ZI+WKD +PKM)	2021-04-30	85 (% – w trakcie realizacji przez: PKP PLK) 31 (% – w trakcie realizacji przez: ZI+ WKD +PKM)*)
Zalecenie 5	PKP PLK	2021-03-01	100 (% – zrealizowano przez PKP PLK)
Zalecenie 6	PKP PLK (PK+ZI+WKD+PKM)	2020-12-31	100 (% – zrealizowano przez PKP PLK) 71 (% – w trakcie realizacji przez: PK+ZI+ WKD+PKM)*)
Zalecenie 7	PKP PLK	2021-03-01	100 (% – zrealizowano przez PKP PLK)
Zalecenie 8	PKP PLK	2021-03-01	100 (% – zrealizowano przez PKP PLK)

*) na podstawie Informacji o realizacji zaleceń PKBWK za rok 2020 r. – przekazanych z UTK pismem - DPN.53.1.2021.1.IF z dnia 2021-04-28 – (dotyczy realizacji zaleceń przekazanych przez Prezesa UTK podmiotom rynku kolejowego)

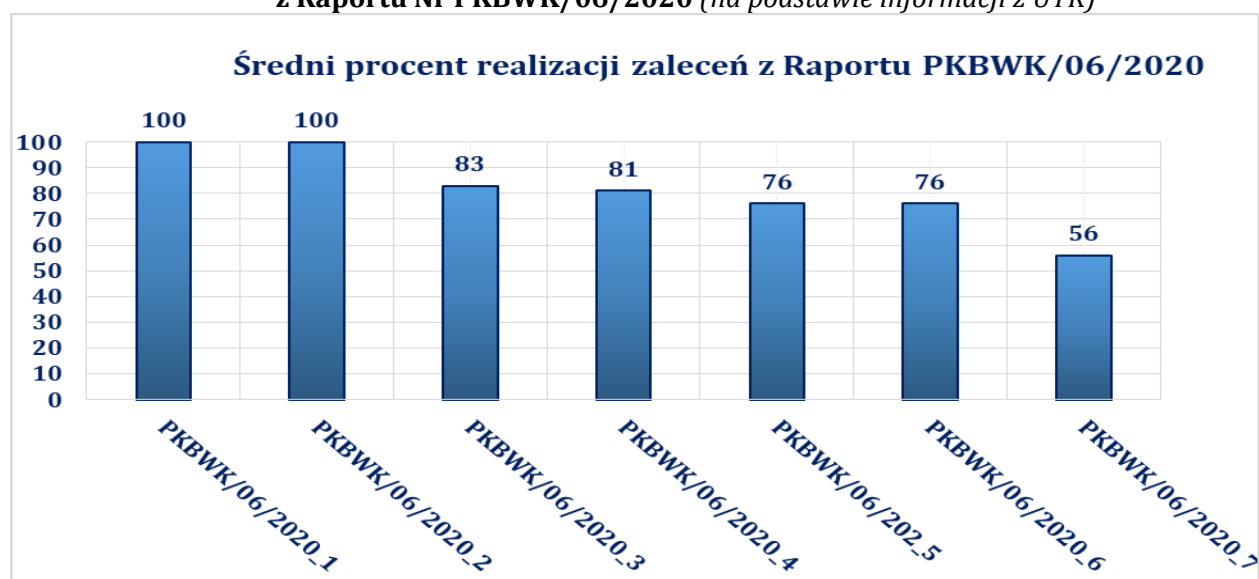
Ad.6) PKBWK/06/2020 z badania wypadku kategorii B11 zaistniałego 8 sierpnia 2019 r. o godz. 23:18 na szlaku Tarnów Opolski – Opole Groszowice, w torze nr 1, km 87,973 linii kolejowej nr 132 Bytom – Wrocław Główny	
Zalecenia Państwowej Komisji Badań Wypadków Kolejowych przekazane w raporcie	Z „Informacji o realizacji zaleceń PKBWK za rok 2020” (przekazanej pismem UTK o sygn.: DPN.53.1.2021.1.IF z dnia 28 kwietnia 2021 r.) wynika, że Prezes UTK pismem UTK nr DPN-WDZK.47.40.2020.2.KG. z dnia 20 października 2020 r. – przekazał zalecenia podmiotom rynku i dokonał analizy informacji o realizacji nw. zaleceń
1. Przewoźnik PKP CARGO S.A. od natychmiast wzmocni nadzór nad realizacją procesu poziomów utrzymania taboru zwłaszcza w zakresie zestawów kołowych.	Treść zaleceń przekazanych do realizacji przez Prezesa UTK PKBWK/06/2020_3 Certyfikowani przewoźnicy kolejowi oraz ECM natychmiast wzmocnią nadzór nad realizacją procesu poziomów utrzymania taboru zwłaszcza w zakresie zestawów kołowych.
2. Przewoźnik PKP CARGO S.A. wyegzekwuje jakość odbiorów międzyoperacyjnych i końcowych, zwłaszcza zestawów kołowych.	PKBWK/06/2020_4 Certyfikowani przewoźnicy kolejowi oraz ECM zlecający czynności utrzymaniowe wyegzekwują jakość odbiorów międzyoperacyjnych i końcowych, zwłaszcza zestawów kołowych.
3. W odniesieniu do Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem wprowadzenie przez Zarządcę infrastruktury jak i przewoźnika w Rejestrze zagrożeń, zagrożenia polegającego na „złamaniu czopa osi zestawu kołowego”. Zarządca Infrastruktury powyższe zalecenie zrealizował w trakcie prowadzonego postępowania.	PKBWK/06/2020_6 Autoryzowani zarządcy infrastruktury, certyfikowani przewoźnicy kolejowi oraz ECM ujmą odpowiednio w Systemach Zarządzania Bezpieczeństwem lub w Systemach Zarządzania Utrzymaniem w rejestrze zagrożeń, zagrożenie polegające na „złamaniu czopa osi zestawu kołowego”.
4. PKP PLK S.A. przyspieszy wdrożenie rekomendacji ujętej w raporcie nr PKBWK/02/2019 o treści: <i>PKP PLK S.A. podejmie działania mające na celu systematyczne wyposażenie linii kolejowych w urządzenia do wykrywania stanów awaryjnych taboru na eksploatowanych liniach kolejowych w oparciu o przeprowadzoną analizę opartą na ryzyku możliwości wystąpienia zdarzeń.</i> Jednocześnie realizować będzie postanowienia Instrukcji Ie-3.	PKBWK/06/2020_1 PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. podejmie skuteczne działania w celu wdrożenia rekomendacji ujętej w raporcie nr PKBWK 02/2019 o treści: <i>„PKP PLK S.A. podejmie działania mające na celu systematyczne wyposażenie linii kolejowych w urządzenia do wykrywania stanów awaryjnych taboru na eksploatowanych liniach kolejowych w oparciu o przeprowadzoną analizę opartą na ryzyku możliwości wystąpienia zdarzeń.”</i> Jednocześnie zapewni właściwe realizowanie postanowień Instrukcji Ie-3.
5. Zarządcy infrastruktury kolejowej i przewoźnicy kolejowi dla podkreślenia ważności zagadnienia i podwyższenia świadomości kultury bezpieczeństwa, ujmą w tematyce pouczeń okresowych dla dyżurnych ruchu zasady postępowania w przypadku zauważania nieprawidłowości w układzie biegowym wagonów zgodnie z przepisami wewnętrznymi (w przypadku PKP PLK S.A. zawartymi w § 76 Instrukcji Ir-1).	PKBWK/06/2020_7 Autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej i certyfikowani przewoźnicy kolejowi dla podkreślenia ważności zagadnienia i podwyższenia świadomości kultury bezpieczeństwa, ujmą w tematyce pouczeń okresowych dla pracowników bezpośrednio związanych z ruchem pociągów oraz prowadzących pojazdy kolejowe, zasady postępowania w przypadku zauważania nieprawidłowości w układzie biegowym wagonów zgodnie z przepisami wewnętrznymi.
6. Przewoźnicy wyposażą pojazdy trakcyjne prowadzące pociągi i/lub maszynistów w źródła światła (latarki) umożliwiające między innymi przeprowadzenie oględzin pojazdów kolejowych w porze ciemnej.	PKBWK/06/2020_5 Certyfikowani przewoźnicy kolejowi wyposażą na stałe pojazdy trakcyjne prowadzące pociągi i/lub maszynistów w źródła światła (latarki) umożliwiające między innymi przeprowadzenie oględzin

7. Spółka PKP CARGO S.A. dokona przeglądu Dokumentacji Systemu Utrzymania i wprowadzi obowiązek prawidłowego wypełniania kart pomiarowych podczas przeglądów utrzymaniowych we wszystkich zakładach realizujących proces utrzymania.	pojazdów kolejowych w porze ciemnej.
Zgodnie z art. 281 ust. 8 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz.U. z 2020 r. poz. 1043 z późn. zm.), powyższe zalecenia były skierowane do Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego. Wykazane podmioty powinny wdrożyć zalecenia zawarte w niniejszym Raporcie Zespołu badawczego i przyjęte uchwałą PKBWK.	PKBWK/06/2020_2 PKP CARGO S.A. dokona przeglądu Dokumentacji Systemu Utrzymania i zapewni właściwe realizowanie obowiązku prawidłowego wypełniania kart pomiarowych podczas przeglądów utrzymaniowych we wszystkich zakładach realizujących procesu utrzymania.

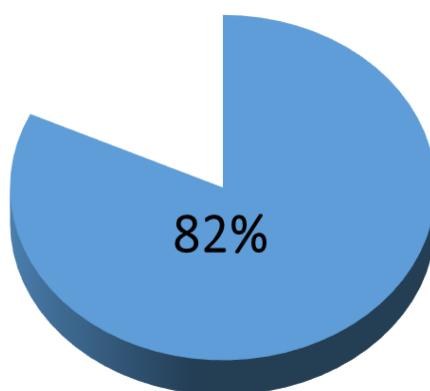
Tabela 14. Ocena realizacji zaleceń z Raportu NR PKBWK/06/2020 przekazanych przez Prezesa UTK podmiotom rynku kolejowego (na podstawie informacji z UTK)

Ocena realizacji zaleceń z Raportu PKBWK/06/2020							
Zalecenia	PKBWK/06/2020_1	PKBWK/06/2020_2	PKBWK/06/2020_3	PKBWK/06/2020_4	PKBWK/06/2020_5	PKBWK/06/2020_6	PKBWK/06/2020_7
Oceniono pozytywnie	1	1	123	125	99	125	98
Odpowiedź niewystarczająca	0	0	3	2	1	1	3
Średni procent realizacji zalecenia	100	100	83	81	76	76	56

Wykres 12. Średni procent realizacji poszczególnych zaleceń przekazanych przez Prezesa UTK - z Raportu Nr PKBWK/06/2020 (na podstawie informacji z UTK)



Wykres 13. Średni procent realizacji zaleceń przekazanych przez Prezesa UTK - z Raportu Nr PKBWK/06/2020 (na podstawie informacji z UTK)



Średni procent realizacji zaleceń został określony przez UTK w oparciu o deklaracje adresatów danego zalecenia. Brak 100% zalecenia wynika z przyjętego przez podmiot harmonogramu realizacji działań zmierzających do pełnego wdrożenia rekomendacji PKBWK.

Tabela 15. **Realizacja zaleceń przez podmioty wymienione przez Komisję w Raporcie nr PKBWK/06/2020** - na podstawie informacji przekazanych do PKBWK w marcu i kwietniu 2021 r.

Zalecenia z Raportu nr PKBWK/06/2020 (wyd. w 2020 r.)	Podmiot będący adresatem zalecenia	Data realizacji zalecenia	Średni procent (%) zrealizowanego zalecenia przez podmioty wymienione w kolumnie 2/(etap realizacji)
1	2	3	4
Zalecenie 1	PKP CARGO (PK+ECM ^{**})	2020-09-(15-17)	100 (% – zrealizowano przez PKP CARGO) 83 (% – w trakcie realizacji przez: PK+ECM) ^{*)}
Zalecenie 2	PKP CARGO (PK+ECM)	2020-09-(15-17)	100 (% – zrealizowano przez PKP CARGO) 81 (% – w trakcie realizacji przez: PK+ECM) ^{*)}
Zalecenie 3	PKP PLK (ZI+PK+ECM)	2020-07-09	100 (% – zrealizowano przez PKP PLK) 76 (% – w trakcie realizacji przez: ZI+PK+ECM) ^{*)}
Zalecenie 4	PKP PLK	2020-12-31	100 (% – zrealizowano przez PKP PLK)
Zalecenie 5	PKP PLK (PK+ZI)	2021-12-31	25 (% – w trakcie realizacji przez PKP PLK) 56 (% – w trakcie realizacji przez: ZI+PK) ^{*)}
Zalecenie 6	PKP CARGO (PK)	2020-08-12	100 (% – zrealizowano przez PKP CARGO) 76 (% – w trakcie realizacji przez PK) ^{*)}
Zalecenie 7	PKP CARGO	2020-08-20	100 (% – zrealizowano przez PKP CARGO)

^{*)} na podstawie Informacji o realizacji zaleceń PKBWK za rok 2020 r. – przekazanych z UTK pismem - DPN.53.1.2021.1.IF z dnia 2021-04-28 – (dotyczy realizacji zaleceń przekazanych przez Prezesa UTK podmiotom rynku kolejowego)

^{**})ECM - podmioty odpowiedzialne za utrzymanie wagonów towarowych

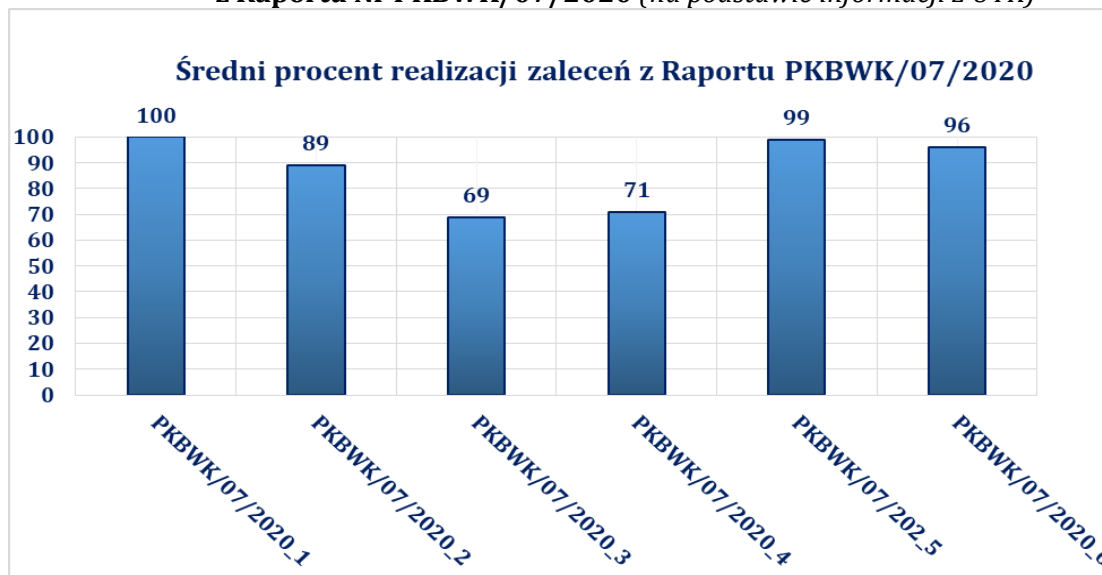
Ad.7) RAPORT Nr PKBWK/07/2020 z badania wypadku kolejowego kategorii B21 zaistniałego 17 lutego 2020 r. na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii D, zlokalizowanym na szlaku Czerwonak – Bolechowo w km 7,765 linii kolejowej nr 356 Poznań Wschód – Bydgoszcz Główna	
Zalecenia Państwowej Komisji Badań Wypadków Kolejowych przekazane w raporcie	Z „Informacji o realizacji zaleceń PKBWK za rok 2020” (przekazanej pismem UTK o sygn.: DPN.53.1.2021.1.IF z dnia 28 kwietnia 2021 r.) wynika, że Prezes UTK pismem UTK nr DPN-WDZK.47.39.2020.2.KG. z dnia 20 października 2020 r. – przekazał zalecenia podmiotom rynku i dokonał analizy informacji o realizacji nw. zaleceń
Zgodnie z art. 28l ust. 8 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2020 r. poz. 1043 z późn. zm.), Komisja zaleciła wdrożenie następujących działań:	Treść zaleceń przekazanych do realizacji przez Prezesa UTK
1. Zarządca drogi Urząd Gminy Czerwonak w uzgodnieniu z zarządcą infrastruktury kolejowej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. podejmie działania zmierzające do opracowania koncepcji wybudowania drogi publicznej wzdłuż linii kolejowej (po jej lewej stronie), która skanalizowałaby ruch z przejazdów kat. D w km 7,018, 7,483 i 7,765 do jednego przejazdu o wyższej kategorii.	
2. Zarządca drogi Urząd Gminy Czerwonak ustali odpowiednie działania mające na celu zapewnienie niezwłocznego usuwania nieprawidłowości zgłaszanych przez zarządcę infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wynikających z kontroli i badań diagnostycznych przejazdów kolejowo-drogowych.	
3. Zarządca infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. jako obowiązkowy element zakresu kontroli i badań diagnostycznych przejazdów ujmie każdorazowe sprawdzenie: a) zgodności pochylenia niwelety dróg dojazdowych z obowiązującymi przepisami i metryką przejazdu, b) widoczności przejazdu z dróg dojazdowych, c) sprawdzenie aktualności metryki przejazdu. W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości należy podjąć stosowne działania naprawcze.	PKBWK/07/2020_4 Autoryzowani zarządcy infrastruktury oraz WKD jako obowiązkowy element zakresu kontroli i badań diagnostycznych przejazdów ujmą każdorazowe sprawdzenie: a) zgodności pochylenia niwelety dróg dojazdowych z obowiązującymi przepisami i metryką przejazdu, b) widoczności przejazdu z dróg dojazdowych, c) sprawdzenie aktualności metryki przejazdu. W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości podejmą stosowne działania naprawcze.
4. Zarządca infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. podejmie działania mające na celu poprawę jakości odbiorów końcowych zadań inwestycyjnych, w tym zapewni, że parametry techniczne odbieranych przejazdów kolejowo-drogowych będą zgodne z obowiązującymi przepisami.	PKBWK/07/2020_5 Autoryzowani zarządcy infrastruktury oraz WKD podejmą działania mające na celu poprawę jakości odbiorów końcowych zadań inwestycyjnych, w tym zapewnią, że parametry techniczne odbieranych przejazdów kolejowo-drogowych będą zgodne z obowiązującymi przepisami.
5. Zarządca infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w ramach systemu zarządzania bezpieczeństwem (SMS) podejmie działania mające na celu:	PKBWK/07/2020_2 Autoryzowani zarządcy infrastruktury w ramach systemu zarządzania bezpieczeństwem (SMS) podejmą działania mające na celu poprawę skuteczności monitorowania i analizy informacji

a) poprawę skuteczności monitorowania i analizy informacji o zagrożeniach bezpieczeństwa wynikających z wniosków zgłaszanych przez przewoźników i użytkowników przejazdów kolejowo-drogowych oraz z wniosków z postępowań w sprawie zdarzeń kolejowych zgodnie z procedurą, b) poprawę efektywności realizacji procedur SMS: PW-01 oraz PD-05, c) uzupełnienie „rejestrów zagrożeń” o „niespełnienie warunków widoczności przejazdu kolejowo-drogowego z drogi dojazdowej”.	o zagrożeniach bezpieczeństwa wynikających z wniosków zgłaszanych przez przewoźników i użytkowników przejazdów kolejowo-drogowych oraz z wniosków z postępowań w sprawie zdarzeń kolejowych zgodnie z procedurą. WKD zrealizuje powyższe zalecenie w oparciu o inne niż system zarządzania bezpieczeństwem (SMS) procedury i przepisy wewnętrzne. PKBWK/07/2020_1 PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. podejmie działania mające na celu: – poprawę efektywności realizacji procedur SMS: PW-01 oraz PD-05, – uzupełnienie „rejestrów zagrożeń” o „niespełnienie warunków widoczności przejazdu kolejowo drogowego z drogi dojazdowej”.
6. Właściciel pojazdu kolejowego VT628 tj. przewoźnik Arriva RP zrealizuje zalecenie nr 4 ujęte w pkt VI Raportu nr PKBWK/01/2019 przyjętego przez Komisję uchwałą w dniu 26 marca 2019 r. tj. dokona sprawdzenia zabudowanych systemów rejestracji obrazu przed pojazdami trakcyjnymi pod kątem prawidłowości i ciągłości rejestracji obrazu bez opóźnień w przypadku stosowania buforowego zapisu. W przypadku systemów z opóźnionym zapisem obrazu, przewoźnik dokona modyfikacji w układach zasilania tak, aby zapewnić ciągłość zapisu nawet w przypadku utraty zasilania zewnętrznego.	PKBWK/07/2020_3 Certyfikowani przewoźnicy oraz WKD zrealizują zalecenie nr 4 ujęte w pkt VI Raportu nr PKBWK/01/2019 przyjętego przez Komisję uchwałą z 26 marca 2019 r., tj. dokonają sprawdzenia zabudowanych systemów rejestracji obrazu przed pojazdami trakcyjnymi pod kątem prawidłowości i ciągłości rejestracji obrazu bez opóźnień w przypadku stosowania buforowego zapisu. W przypadku systemów z opóźnionym zapisem obrazu, przewoźnicy dokonają modyfikacji w układach zasilania tak, aby zapewnić ciągłość zapisu nawet w przypadku utraty zasilania zewnętrznego.
7. PKP S.A. Oddział Gospodarowania Nieruchomościami w Poznaniu podejmie działania zmierzające do likwidacji miejsca zatrzymania samochodów z prawej strony przejazdu zlokalizowanego po lewej stronie drogi dojazdowej do przejazdu patrząc od strony drogi wojewódzkiej (teren działki nr 9/3), z uwagi na fakt, że zatrzymujące się tam pojazdy ograniczają kierującym widoczność czoła pociągów zbliżających się do przejazdu oraz widoczność z prawej strony toru dla maszynistów pociągów zbliżających się do przejazdu kolejowo-drogowego w kierunku stacji Wągrowiec.	
8. Zarządcy infrastruktury kolejowej będą przysyłać do zarządców dróg dojazdowych do przejazdów kolejowo-drogowych informacje o stwierdzonych nieprawidłowościach, w tym w oznakowaniu i organizacji ruchu drogowego oraz żądać informacji o ich usunięciu. Powyższe zalecenia są kierowane: – zalecenie nr 1 i 2 – do Urzędu Gminy Czerwonak, – zalecenia nr 3-6 oraz 8 – do Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, – zalecenie nr 7 – do Spółki Polskie Koleje Państwowe S.A. Poszczególne podmioty powinny wdrożyć zalecenia zawarte w niniejszym Raporcie i przyjęte uchwałą Komisji.	PKBWK/07/2020_6 Autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej oraz WKD będą przysyłać do zarządców dróg dojazdowych do przejazdów kolejowo-drogowych informacje o stwierdzonych nieprawidłowościach, w tym w oznakowaniu i organizacji ruchu drogowego oraz żądać informacji o ich usunięciu.

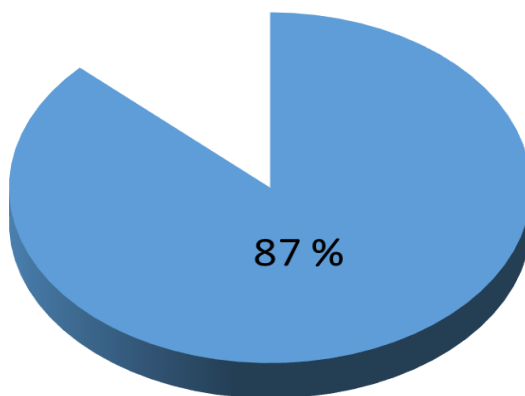
Tabela 16. Ocena realizacji zaleceń z Raportu Nr PKBWK/07/2020 przekazanych przez Prezesa UTK podmiotom rynku kolejowego (na podstawie informacji z UTK)

Ocena realizacji zaleceń z Raportu PKBWK/07/2020						
Zalecenia	PKBWK/07/2020_1	PKBWK/07/2020_2	PKBWK/07/2020_3	PKBWK/07/2020_4	PKBWK/07/2020_5	PKBWK/07/2020_6
Oceniono pozytywnie	1	11	97	12	12	12
Odpowiedź niewystarczająca	0	0	4	0	0	0
Średni procent realizacji zalecenia	100	89	69	71	99	96

Wykres 14. Średni procent realizacji poszczególnych zaleceń przekazanych przez Prezesa UTK - z Raportu Nr PKBWK/07/2020 (na podstawie informacji z UTK)



Wykres 15. Średni procent realizacji zaleceń przekazanych przez Prezesa UTK - z Raportu Nr PKBWK/07/2020 (na podstawie informacji z UTK)



Średni procent realizacji zaleceń został określony przez UTK w oparciu o deklaracje adresatów danego zalecenia. Brak 100% zalecenia wynika z przyjętego przez podmiot harmonogramu realizacji działań zmierzających do pełnego wdrożenia rekomendacji PKBWK.

Tabela 17. Realizacja zaleceń przez podmioty wymienione przez Komisję w Raporcie nr PKBWK/07/2020 - na podstawie informacji przekazanych do PKBWK w marcu i kwietniu 2021 r.

Zalecenia z Raportu nr PKBWK/07/2020 (wyd. w 2020 r.)	Podmiot będący adresatem zalecenia	Data realizacji zalecenia	Średni procent (%) zrealizowanego zalecenia przez podmioty wymienione w kolumnie 2/(etap realizacji)
1	2	3	4
Zalecenie 1	^{1*)} Zarządca drogi (w porozumieniu z PKP PLK)	Nie zrealizowano	1*)
Zalecenie 2	^{2*)} Zarządca drogi (w porozumieniu z PKP PLK)	Nie zrealizowano	2*)
Zalecenie 3	PKP PLK (ZI+WKD)	2021-12-31	40 (% – w trakcie realizacji przez: PKP PLK) 71 (% – w trakcie realizacji przez: ZI+WKD)*)
Zalecenie 4	PKP PLK (ZI+WKD)	2020-12-31	100 (% – zrealizowano przez: PKP PLK) 99 (% – w trakcie realizacji przez: ZI+WKD)*)
Zalecenie 5	PKP PLK (ZI+WKD)	2021-02-28	100 (% – zrealizowano przez: PKP PLK) 89 (% – w trakcie realizacji przez: ZI+WKD)*)
Zalecenie 6	Arriva RP sp. z o.o. (PK+ WKD)	2021-04-30	50 (% – w trakcie realizacji przez Arrivę RP sp. z o.o.) 69 (% – w trakcie realizacji przez: ZI+WKD)*)
Zalecenie 7	^{3*)} PKP S.A.	2020-10-06	50 (% realizacji – zastosowano rozwiązanie alternatywne) ^{3*)}
Zalecenie 8	PKP PLK (ZI+WKD)	2020-12-31	100 (% – zrealizowano przez PKP PLK) 96 (% – w trakcie realizacji przez: ZI+WKD)*)

^{*)} na podstawie Informacji o realizacji zaleceń PKBWK za rok 2020 r. – przekazanych z UTK pismem - DPN.53.1.2021.1.IF z dnia 2021-04-28 – (dotyczy realizacji zaleceń przekazanych przez Prezesa UTK podmiotom rynku)

^{1*) 2*)} W załączeniu do pisma nr PKBWK.4631.2.11.2020 z dnia 21 sierpnia 2020 r. PKBWK zgodnie z art. 28l ust. 4 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz.U. z 2020 poz. 1043), przekazała do zarządcy drogi, Wójta Gminy Czerwonak Raport Nr PKBWK/07/2020 z zakończonego postępowania w sprawie wypadku zaistniałego w dniu 17 lutego 2020 r. na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii D w km 7,765 zlokalizowanym na szlaku Czerwonak – Bolechowo. Z informacji przekazanych przez PKP PLK pismem IBR4.0323.1.21.a z dnia 2021-03-30 wynika, że Zakład Linii Kolejowych w Poznaniu powołał komisję z zarządcą drogi ustalającą możliwość likwidacji 3 przejazdów kolejowo-drogowych z możliwością budowy drogi publicznej wzdłuż toru. W dniu 2020-08-31 odbyło się spotkanie w Urzędzie Gminy Czerwonak, gdzie ustalono koncepcję budowy drogi wzdłuż toru. Wg informacji z PKP PLK realizacja dalszych działań pozostaje w gestii zarządcy drogi.

Wg informacji przekazanej przez Urząd Gminy Czerwonak przygotowana - w uzgodnieniu z PKP PLK - koncepcja wykonania drogi równoległej do torów kolejowych na odcinku między ul. Portową a Kompleksem Młyn w Czerwonaku - została zaopiniowana negatywnie przez PKP S.A. Oddział Gospodarowania Nieruchomościami w Poznaniu. Stanowisko w tej sprawie zostało zawarte w piśmie KNPo6.6142.66.2020.AH/11 z dnia 2020-07-21, skierowanym do Urzędu Gminy Czerwonak.

^{2*)} Wg stanowiska **Urzędu Gminy Czerwonak** w celu zapewnienia sprawnego działania w usuwaniu usterek zgłaszanych przez zarządcę infrastruktury, wszystkie informacje należy przysyłać niezwłocznie na adres e-mail kancelaria@czerwonak.pl do zarządcy drogi gminnej - umożliwi to szybkie podjęcie działań.

^{3*)} Pismem nr PKBWK.4631.2.12.2020 z dnia 21 sierpnia 2020 r. Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych zgodnie art. 28l ust. 4 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz.U. z 2020 poz. 1043.), przekazała do Polskich Kolei Państwowych S.A. (PKP S.A.) informację o zakończeniu postępowania w sprawie wypadku zaistniałego w dniu 17 lutego 2020 r. na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii D w km 7,765 zlokalizowanym na szlaku Czerwonak – Bolechowo wraz z Raportem Nr PKBWK/07/2020 z tego postępowania.

W odpowiedzi Polskie Koleje Państwowe S.A. Oddział Gospodarowania Nieruchomościami w Poznaniu, przekazał pismem nr KOB02.733.1.2020/6 z dnia 06 października 2020 r. informację o realizacji zalecenia nr 7 skierowanego do PKP S.A. Realizując zalecenie podmiot zastosował alternatywne rozwiązanie i zaznaczeniem, że w celu weryfikacji podjętych działań będzie monitorował to rozwiązanie. Wg oceny PKBWK zalecenie to wykonano w sposób alternatywny, a stan realizacji określa się na 50%, gdyż podjęte działania przez PKP S.A. w postaci ustawienia znaków B-1 i B-2 w praktyce okazały się nieskuteczne.

Ad.8)	RAPORT Nr PKBWK/08/2020 z badania poważnego wypadku kategorii A35 zaistniałego w dniu 28 października 2019 r. o godz.12:55 na szlaku Paczyna – Toszek, w torze nr 1, w km 48,180 linii kolejowej nr 132 Bytom – Wrocław Główny
Zalecenia Państwowej Komisji Badań Wypadków Kolejowych przekazane w raporcie	Z „Informacji o realizacji zaleceń PKBWK za rok 2020” (przekazanej pismem UTK o sygn.: UTK DPN.53.1.2021.1.IF z dnia 28 kwietnia 2021 r.) wynika, że Prezes UTK pismem UTK nr DPN-WDK.47.46.2020.2.KG. z dnia 18 grudnia 2020 r. – przekazał zalecenia podmiotom rynku i dokonał analizy informacji o realizacji nw. zaleceń
	Treść zaleceń przekazanych do realizacji przez Prezesa UTK
1. Wykonawcy robót w ramach przepisów wewnętrznych lub systemów zarządzania bezpieczeństwem podejmą działania mające na celu wdrożenie nadzoru nad zabezpieczeniem miejsc robót, przestrzeganie postanowień regulaminów tymczasowych wykonywania robót, właściwą współpracę kierujących robotami z dyżurnym ruchu oraz przestrzeganie przepisów BHP. W tym celu zwiększą liczbę kontroli wewnętrznych dotyczących ww. zagadnień oraz ujętych m.in. w przepisie wewnętrznym Id-18.	PKBWK/08/2020_1 Autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej, WKD oraz PKM: – prześlą wykonawcom robót kolejowych poniższe zalecenie: „Wykonawcy robót, w ramach przepisów wewnętrznych lub systemów zarządzania bezpieczeństwem, podejmą działania mające na celu wdrożenie nadzoru nad utrzymaniem właściwego poziomu bezpieczeństwa podczas wykonywania prac inwestycyjnych, utrzymaniowych i remontowych, wykonywanych przez podległych im pracowników poprzez każdorazowe właściwe i skuteczne zabezpieczanie miejsca robót, przestrzeganie postanowień regulaminów tymczasowych wykonywania robót, właściwą współpracę kierujących robotami z dyżurnym ruchu oraz przestrzeganie przepisów BHP. W tym celu zwiększą liczbę kontroli wewnętrznych dotyczących ww. zagadnień, w odniesieniu do obowiązujących uregulowań w tym zakresie.”, wdrożą zalecenie oraz skuteczne mechanizmy kontroli realizacji tego zalecenia w ramach systemów zarządzania bezpieczeństwem lub przepisów wewnętrznych.
2. Zarządca infrastruktury PKP PLK S.A. zapewni opracowywanie regulaminów tymczasowych i przepisów wewnętrznych w przypadku wykonywanych robót planowanych, wymagających zamknięć torowych.	PKBWK/08/2020_2 Autoryzowani zarządcy infrastruktury, WKD oraz PKM zagwarantują opracowywanie regulaminów tymczasowych i przepisów wewnętrznych w przypadku wykonywanych robót planowanych, wymagających zamknięć torowych oraz wdrożą skuteczne mechanizmy nadzoru nad opracowywaniem i stosowaniem regulaminów.
3. Zarządca infrastruktury PKP PLK S.A. dla podkreślenia ważności zagadnienia i podwyższenia świadomości kultury bezpieczeństwa, ujmie w tematyce pouczeń okresowych dla dyżurnych ruchu oraz pracowników nadzoru zasady postępowania zawarte w § 53 ust. 1 pkt 9) Instrukcji Ir-1 dotyczące planowych zamknięć torowych oraz w § 62, § 63 Instrukcji Id-1.	PKBWK/08/2020_3 Autoryzowani zarządcy infrastruktury, WKD oraz PKM dla podkreślenia ważności zagadnienia i podwyższenia świadomości kultury bezpieczeństwa, ujmą w tematyce pouczeń okresowych dla dyżurnych ruchu oraz pracowników nadzoru zasady postępowania w czasie wykonywania prac inwestycyjnych, utrzymaniowych i remontowych. Szczególną uwagę zwrócą na zagadnienia dotyczące osłonięcia miejsca

	robót, a także obowiązki kierownika robót w zakresie zarządzania zamknięć torowych, nadzoru nad pracownikami oraz przestrzegania przepisów BHP w trakcie prowadzenia robót.
4. Zarządcy infrastruktury wprowadzą stosowne postanowienia w przepisach wewnętrznych dotyczące obowiązku dowodnego informowania maszynistów przez dyżurnych ruchu o wszelkich robotach w rejonie torów, po których prowadzone są pociągi.	PKBWK/08/2020_4 Autoryzowani zarządcy infrastruktury, WKD oraz PKM wprowadzą stosowne postanowienia w przepisach wewnętrznych dotyczące obowiązku dowodnego informowania maszynistów przez dyżurnych ruchu o wszelkich robotach w rejonie torów, po których prowadzone są pociągi.
5. Przewoźnik PKP Intercity S.A. wdroży polecenie Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego nr DBK-550/R03/KB/12 z dnia 30.05.2012 r., skierowane do przewoźników kolejowych o obowiązku zainstalowania urządzeń rejestrujących – kamer cyfrowych lub wideo rejestratorów w pojazdach kolejowych nowo budowanych i będących w eksploatacji, zgodnie z rekomendacją PKBWK – Nr PKBWK-076-305/RL/R/11 z dnia 22.11.2011 roku w taki sposób, aby rejestracja obrazu i dźwięku była ciągła na całej trasie biegu pociągu.	PKBWK/08/2020_5 Przewoźnik PKP Intercity S.A. wdroży, zgodnie z rekomendacją PKBWK nr PKBWK-076-305/RL/R/11 z 22 listopada 2011r., zalecenie o obowiązku zainstalowania urządzeń rejestrujących – kamer cyfrowych lub wideo rejestratorów w pojazdach kolejowych nowo budowanych i będących w eksploatacji, w taki sposób, aby rejestracja obrazu i dźwięku była ciągła na całej trasie biegu pociągu.
6. Przewoźnik PKP Intercity S.A. dokona włączenia funkcji zapisu podawanych parametrów sygnałów akustycznych w rejestratorze HASLER TELOC 1500 pojazdu EP07-1056 i dokona sprawdzenia w eksploatowanych pojazdach kolejowych z napędem poprawności rejestracji parametrów jazdy pociągu.	PKBWK/08/2020_6 Przewoźnik PKP Intercity S.A. dokona włączenia funkcji zapisu podawanych parametrów sygnałów akustycznych w rejestratorze HASLER TELOC 1500 pojazdu EP07-1056 i dokona sprawdzenia w eksploatowanych pojazdach kolejowych z napędem poprawności rejestracji parametrów jazdy pociągu.
7. Przewoźnicy kolejowi wzmogą nadzór nad bieżącą kontrolą poprawności zapisów wszystkich parametrów przez elektroniczne rejestratory jazdy pojazdów kolejowych z napędem, w tym w szczególności podawanych sygnałów „Baczność”.	PKBWK/08/2020_7 Certyfikowani przewoźnicy kolejowi oraz WKD wdrożą systemowe mechanizmy nadzoru nad bieżącą kontrolą poprawności zapisów wszystkich parametrów przez elektroniczne rejestratory jazdy pojazdów kolejowych z napędem, w tym w szczególności podawanych sygnałów „Baczność”.
Zgodnie z art. 281 ust. 8 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2020 r. poz. 1043), powyższe zalecenia były skierowane do Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego. Poszczególne podmioty powinny wdrożyć zalecenia zawarte w niniejszym Raporcie Zespołu badawczego i przyjęte uchwałą PKBWK.	

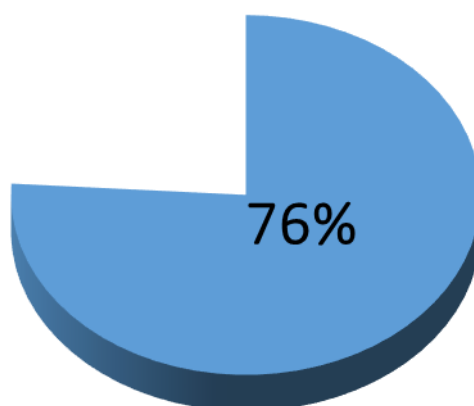
Tabela 18. Ocena realizacji zaleceń z Raportu Nr PKBWK/08/2020 przekazanych przez Prezesa UTK podmiotom rynku kolejowego (na podstawie informacji z UTK)

Ocena realizacji zaleceń z Raportu PKBWK/08/2020							
Zalecenia	PKBWK/08/2020_1	PKBWK/08/2020_2	PKBWK/08/2020_3	PKBWK/08/2020_4	PKBWK/08/2020_5	PKBWK/08/2020_6	PKBWK/08/2020_7
Oceniono pozytywnie	13	13	13	13	1	1	108
Odpowiedź niewystarczająca	0	0	0	0	0	0	0
Średni procent realizacji zalecenia	73	83	47	89	72	100	66

Wykres 16. Średni procent realizacji poszczególnych zaleceń przekazanych przez Prezesa UTK - z Raportu Nr PKBWK/08/2020 (na podstawie informacji z UTK)



Wykres 17. Średni procent realizacji zaleceń przekazanych przez Prezesa UTK - z Raportu Nr PKBWK/08/2020 (na podstawie informacji z UTK)



Średni procent realizacji zaleceń został określony przez UTK w oparciu o deklaracje adresatów danego zalecenia. Brak 100% zalecenia wynika z przyjętego przez podmiot harmonogramu realizacji działań zmierzających do pełnego wdrożenia rekomendacji PKBWK.

Tabela 19. **Realizacja zaleceń przez podmioty wymienione przez Komisję w Raporcie nr PKBWK/08/2020** - na podstawie informacji przekazanych do PKBWK w marcu i kwietniu 2021 r.

Zalecenia z Raportu nr PKBWK/08/2020 (wyd. w 2020 r.)	Podmiot będący adresatem zalecenia	Data realizacji zalecenia	Średni procent (%) zrealizowanego zalecenia przez podmioty wymienione w kolumnie 2/(etap realizacji)
1	2	3	4
Zalecenie 1	PKP PLK (ZI+WKD+PKM)	2021-12-31	40 (% – w trakcie realizacji przez PKP PLK) 73 (% – w trakcie realizacji przez: ZI+WKD +PKM) *)
Zalecenie 2	PKP PLK (ZI+WKD+PKM)	2021-12-31	40 (% – w trakcie realizacji przez PKP PLK) 83 (% – w trakcie realizacji przez: ZI+WKD +PKM) *)
Zalecenie 3	PKP PLK (ZI+WKD+PKM)	2021-12-31	20 (% – w trakcie realizacji przez PKP PLK) 47 (% – w trakcie realizacji przez: ZI+WKD +PKM) *)
Zalecenie 4	PKP PLK (ZI+WKD+PKM)	2021-05-01	95 (% – w trakcie realizacji przez PKP PLK) 89 (% – w trakcie realizacji przez: ZI+WKD +PKM) *)
Zalecenie 5	PKP IC	2026-12-31	72 (% – w trakcie realizacji przez PKP IC)
Zalecenie 6	PKP IC	2020-11-24	100 (% – zrealizowane przez PKP IC)
Zalecenie 7	(PK +WKD)		66 (% – w trakcie realizacji przez: PK+WKD) *)

*) na podstawie Informacji o realizacji zaleceń PKBWK za rok 2020 r. – przekazanych z UTK pismem - DPN.53.1.2021.1.IF z dnia 2021-04-28 – (dotyczy realizacji zaleceń przekazanych przez Prezesa UTK podmiotom rynku kolejowego)

Ad. 9)	RAPORT Nr PKBWK/09/2020 z badania poważnego wypadku kategorii A23 zaistniałego w dniu 11 stycznia 2020 r. o godz. 04:35 na szlaku Szamotuły – Pęckowo, w torze nr 1, w km 34,102 linii kolejowej nr 351 Poznań Główny – Szczecin Główny	
Zalecenia Państwowej Komisji Badań Wypadków Kolejowych przekazane w raporcie	Z „Informacji o realizacji zaleceń PKBWK za rok 2020” (przekazanej pismem UTK o sygn.: DPN.53.1.2021.1.IF z dnia 28 kwietnia 2021 r.), wynika że Prezes UTK pismem UTK nr DPN-WDZK.47.2.2021.2.KG z dnia 9 lutego 2021 r. – przekazał zalecenia podmiotom rynku i dokonał analizy informacji o realizacji	
1. Zarządca infrastruktury PKP PLK S.A. wyegzekwuje udział wykonawców i podwykonawców robót i innych zainteresowanych podmiotów w komisjach regulaminowych opracowujących regulaminy tymczasowe prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót jak również w naradach koordynacyjnych związanych z procesem budowy.	Treść zaleceń przekazanych do realizacji przez Prezesa UTK PKBWK/09/2020_1 Autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej, WKD oraz PKM wyegzekwują udział wykonawców i podwykonawców robót i innych zainteresowanych podmiotów w komisjach regulaminowych opracowujących regulaminy tymczasowe prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót jak również w naradach koordynacyjnych związanych z procesem budowy.	
2. Zarządca infrastruktury PKP PLK S.A. zobowiąże wykonawców i podwykonawców robót do podawania szczegółowych informacji określających zakres wykonywanych robót (faza, etap, itp.) wraz ze wskazaniem ich lokalizacji w przekazywanym do Zarządcy Infrastruktury żądaniu zamknięć torowych.	PKBWK/09/2020_2 Autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej, WKD oraz PKM zobowiążą wykonawców i podwykonawców robót do podawania szczegółowych informacji określających zakres wykonywanych robót (faza, etap, itp.) wraz ze wskazaniem ich lokalizacji w przekazywanym do zarządcy infrastruktury sprawozdaniu zamknięć torowych.	
3. Zarządca infrastruktury PKP PLK S.A. będzie bezwzględnie przestrzegał stosowanie treści postanowień Instrukcji Ir-19 odnośnie wydawania „zawiadomienia o zarządzeniu zamknięcia toru/torów” skierowanego dla wszystkich zainteresowanych.	PKBWK/09/2020_3 Autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej WKD oraz PKM wdrożą skuteczne mechanizmy nadzoru w zakresie bezwzględnego przestrzegania wszystkich obowiązków wynikających z regulacji wewnętrznych dotyczących wydawania zawiadomień o zarządzeniu zamknięcia toru/torów skierowanych do wszystkich zainteresowanych podmiotów. W przypadku braku takich regulacji ww. zarządcy podejmą działania w celu ich opracowania. W przypadku zarządcy infrastruktury PKP PLK S.A. zalecenie dotyczy przestrzegania obowiązków określonych w Instrukcji Ir-19.	
4. Zarządca infrastruktury PKP PLK S.A. wyegzekwuje dokonywanie szczegółowych zapisów dotyczących robót (kilometry prac, faza, etap, itp.) w Dzienniku oględzin rozjazdów (D-831).	PKBWK/09/2020_4 Autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej, WKD oraz PKM wyegzekwują dokonywanie szczegółowych zapisów dotyczących robót (kilometry prac, faza, etap, itp.) w dokumentacji dotyczącej diagnostyki infrastruktury kolejowej przed rozpoczęciem robót torowych. W przypadku zarządcy infrastruktury PKP PLK S.A. będzie to Dziennik oględzin rozjazdów (D-831)	
5. Przewoźnik TKol Sp. z o.o. wdroży mechanizmy sprawdzające kompetencje pracowników w celu uniemożliwienia wyznaczania pracowników do wykonywania czynności bez właściwych kwalifikacji oraz wyegzekwuje	PKBWK/09/2020_5 Certyfikowani przewoźnicy kolejowi w ramach systemu zarządzania bezpieczeństwem (SMS) podejmą działania mające na celu poprawę skuteczności monitorowania odpowiednich procedur	

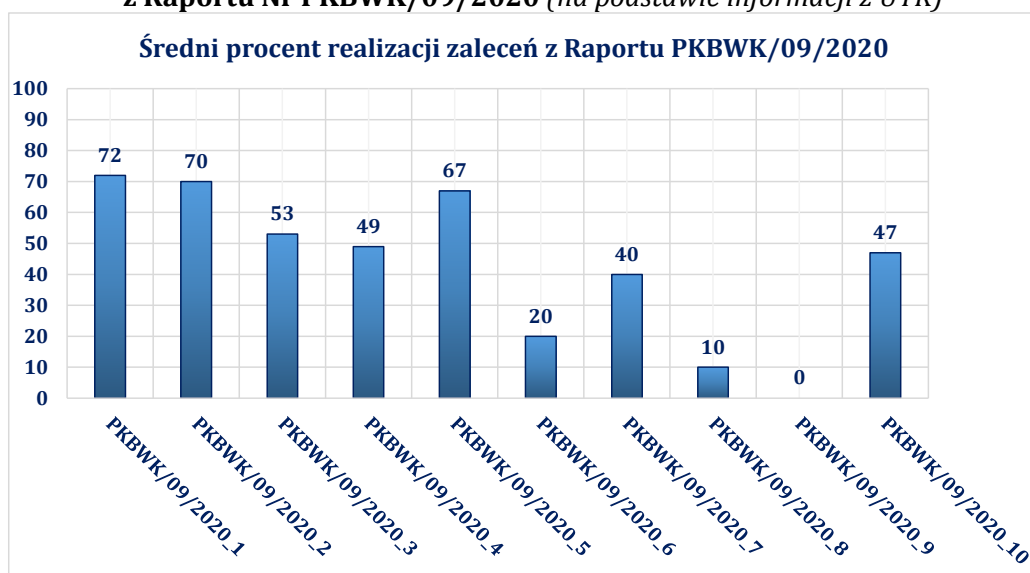
prawidłową realizację procedur w ramach systemu SMS, w szczególności Procedury P-12.	sprawdzających kompetencje pracowników w celu uniemożliwienia wyznaczania pracowników do wykonywania czynności bez właściwych kwalifikacji oraz wyegzekwują prawidłową ich realizację. WKD zrealizuje powyższe zalecenie w oparciu o inne niż system zarządzania bezpieczeństwem (SMS) procedury i przepisy wewnętrzne.
6. Przewoźnicy: TKol Sp. z o.o. i PKP Energetyka S.A. oraz zarządca infrastruktury PKP PLK S.A. podejmą działania w celu wyeliminowania innych nieprawidłowości niemających związku z przyczynami poważnego wypadku, a ujawnionymi w trakcie badania przyczyn powstania poważnego wypadku.	PKBWK/09/2020_6 Przewoźnicy: TKol Sp. z o.o. i PKP Energetyka S.A. oraz zarządca infrastruktury PKP PLK S.A. podejmą działania w celu wyeliminowania innych nieprawidłowości niemających związku z przyczynami poważnego wypadku, a ujawnionymi w trakcie badania przyczyn powstania poważnego wypadku.
7. Właściciel pojazdu kolejowego SM42-9288 PKP Energetyka S.A. wykona polecenie Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego dotyczące instalacji kamer cyfrowych lub wideorejestratorów w pojazdach kolejowych.	PKBWK/09/2020_7 PKP Energetyka S.A. – właściciel pojazdu kolejowego SM42-9288 wdroży rekomendację PKBWK nr PKBWK-076-305/RL/R/11 z 22 listopada 2011 r. skierowaną do przewoźników kolejowych o obowiązku zainstalowania urządzeń rejestrujących– kamer cyfrowych lub wideo rejestratorów w pojazdach kolejowych nowo budowanych i będących w eksploatacji w taki sposób, aby rejestracja obrazu i dźwięku była zachowana w sposób ciągły na całej trasie biegu pociągu.
8. PKP Energetyka S.A. właściciel wagonu techniczno- gospodarczego typ 3Z; rok budowy 1949, nr fabryczny – 0689, posiadający identyfikator pojazdu kolejowego nr EVN PL-PKPE 99 51 9530 165-1, przeprowadzi przegląd odpowiedniego poziomu i wystawi nowe świadectwo sprawności technicznej po spełnieniu wszystkich niezbędnych wymagań.	PKBWK/09/2020_8 PKP Energetyka S.A. – właściciel wagonu techniczno-gospodarczego typ 3Z; rok budowy 1949, nr fabryczny - 0689, posiadający identyfikator pojazdu kolejowego nr EVN PL-PKPE 9951 9530 165-1, przeprowadzi przegląd odpowiedniego poziomu i wystawi nowe świadectwo sprawności technicznej po spełnieniu wszystkich niezbędnych wymagań.
9. PKP Energetyka S.A. właściciel pojazdu trakcyjnego SM42-9288 podejmie działania w zakresie wykorzystania w rejestratorach PIAP, wszystkich dostępnych sygnałów wraz z rejestracją sygnału akustycznego „Bacność”.	PKBWK/09/2020_9 PKP Energetyka S.A. – właściciel pojazdu trakcyjnego SM42-9288 podejmie działania w zakresie wykorzystania w rejestratorach PIAP, wszystkich dostępnych sygnałów wraz z rejestracją sygnału akustycznego „Bacność”.
10. Podmioty, których pracownicy uczestniczyli w zdarzeniu omówią poważny wypadek na pouczeniach okresowych i szkoleniach z zakresu BHP. Zgodnie z art. 28l ust. 8 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz.U. z 2020 r. poz. 1043), powyższe zalecenia były skierowane do Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego. Poszczególne podmioty powinny wdrożyć zalecenia zawarte w niniejszym Raporcie Zespołu badawczego i przyjęte uchwałą PKBWK.	PKBWK/09/2020_10 Autoryzowani zarządcy infrastruktury, certyfikowani przewoźnicy kolejowi, WKD oraz PKM omówią poważny wypadek na pouczeniach okresowych i szkoleniach z zakresu BHP oraz wyegzekwują to na swoich podwykonawcach robót.

Tabela 20. Ocena realizacji zaleceń z Raportu Nr PKBWK/09/2020 przekazanych przez Prezesa UTK podmiotom rynku kolejowego (na podstawie informacji z UTK)

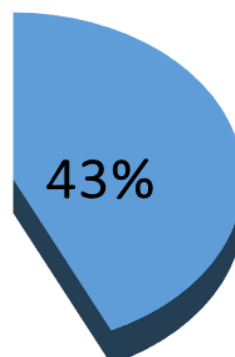
Ocena realizacji zaleceń z Raportu PKBWK/09/2020										
Zalecenia	PKBWK/09/2020_1	PKBWK/09/2020_2	PKBWK/09/2020_3	PKBWK/09/2020_4	PKBWK/09/2020_5	PKBWK/09/2020_6	PKBWK/09/2020_7	PKBWK/09/2020_8	PKBWK/09/2020_9	PKBWK/09/2020_10
Oceniono pozytywnie	12	12	12	12	90	3	1	1	1*)	99
Odpowiedź niewystarczająca	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1
Średni procent realizacji zalecenia	72	70	53	49	67	20	40	10	0	47

*)pozytywna ocena została przyznana w przypadku przekazania kompletnych informacji na temat realizacji zaleceń, w tym w przypadku poinformowania o działaniach zaplanowanych do realizacji wraz z harmonogramem ich wdrożenia

Wykres 18. Średni procent realizacji poszczególnych zaleceń przekazanych przez Prezesa UTK - z Raportu Nr PKBWK/09/2020 (na podstawie informacji z UTK)



Wykres 19. Średni procent realizacji zaleceń przekazanych przez Prezesa UTK - z Raportu Nr PKBWK/09/2020 (na podstawie informacji z UTK)



Średni procent realizacji zaleceń został określony przez UTK w oparciu o deklaracje adresatów danego zalecenia. Brak 100% zalecenia wynika z przyjętego przez podmiot harmonogramu działań zmierzających do pełnego wdrożenia rekomendacji PKBWK.

Tabela 21. Realizacja zaleceń przez podmioty wymienione przez Komisję w Raporcie nr PKBWK/09/2020 - na podstawie informacji przekazanych do PKBWK w marcu i kwietniu 2021 r.

Zalecenia z Raportu nr PKBWK/09/2020 (wyd. w 2020 r.)	Podmiot będący adresatem zalecenia	Data realizacji zalecenia	Średni procent (%) zrealizowanego zalecenia przez podmioty wymienione w kolumnie 2/(etap realizacji)
1	2	3	4
Zalecenie 1	PKP PLK (ZI+WKD+PKM)	2021-12-31	25 (% – w trakcie realizacji przez: PKP PLK) 72 (% – w trakcie realizacji przez: ZI+WKD+PKM) *)
Zalecenie 2	PKP PLK (ZI+WKD+PKM)	2020-12-31	25 (% – w trakcie realizacji przez: PKP PLK) 70 (% – w trakcie realizacji przez: ZI+WKD+PKM) *)
Zalecenie 3	PKP PLK (ZI+WKD+PKM)	2021-12-31	25 (% – w trakcie realizacji przez: PKP PLK) 53 (% – w trakcie realizacji przez: ZI+WKD+PKM) *)
Zalecenie 4	PKP PLK (ZI+WKD+PKM)	2021-12-31	25 (% – w trakcie realizacji przez: PKP PLK) 49 (% – w trakcie realizacji przez: ZI+WKD+PKM) *)
Zalecenie 5	^{1*)} TKol Sp. z o.o. (PK+WKD)	2021-06-30	10 (% – w trakcie realizacji przez: TKol) 67 (% – w trakcie realizacji przez: PK+WKD) *)
Zalecenie 6	TKol PKP PLK ^{2*)} PKP Energetyka S.A. (TKol +PKP PLK +Energetyka)	2021-06-30 2021-01-31 2023-12-31	10 (% – w trakcie realizacji przez: TKol) 100 (% – zrealizowano przez PKP PLK) 40 (% – zalecenie w trakcie realizacji przez Energetyka) ^{3*)} 20 (% – średni procent realizacji przez: TKol + PKP PLK+Energetyka) *)
Zalecenie 7	Energetyka	2023-12-31	40 (% – w trakcie realizacji przez Energetyka) *)
Zalecenie 8	Energetyka	2021-06-30	10 (% – w trakcie realizacji przez Energetyka) *)
Zalecenie 9	Energetyka	2023-12-31	0 (% – w trakcie realizacji przez Energetyka) *) ^{4*)}
Zalecenie 10	(ZI+PK+WKD+PKM)		47 (% – w trakcie realizacji przez: ZI+PK+WKD+PKM) *)

*) na podstawie Informacji o realizacji zaleceń PKBWK za rok 2020 r. – przekazanych z UTK pismem - DPN.53.1.2021.1.IF z dnia 2021-04-28 – (dotyczy realizacji zaleceń przekazanych przez Prezesa UTK podmiotom rynku kolejowego)

^{1*)} TKol Sp. z o.o. – oznacza: przewoźnika kolejowego TKol Sp. z o.o. – dalej: „TKol”

^{2*)} PKP Energetyka S.A. – oznacza: przewoźnika kolejowego PKP Energetyka S.A. – dalej: „Energetyka”

^{3*)} średni procent realizacji zalecenia przez PKP Energetyka S.A. - na podstawie informacji przekazanej przez UTK

^{4*)} pozytywna ocena została przyznana w przypadku przekazania kompletnych informacji na temat realizacji zaleceń, w tym w przypadku poinformowania o działaniach zaplanowanych do realizacji wraz z harmonogramem ich wdrożenia

Ad.10) RAPORT Nr PKBWK/10/2020 z badania poważnego wypadku kolejowego kategorii A19 zaistniałego w dniu 29.04.2020r. o godz. 17:32 na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii B, na szlaku Bolechowo – Murowana Goślina w km 15,753 linii nr 356 Poznań Wschód – Bydgoszcz Główna	
Zalecenia Państwowej Komisji Badań Wypadków Kolejowych przekazane w raporcie	Z „Informacji o realizacji zaleceń PKBWK za rok 2020” (przekazanej pismem UTK o sygn.: DPN.53.1.2021.1.IF z dnia 28 kwietnia 2021 r.), wynika że Prezes UTK pismem UTK nr DPN-WDZK.47.3.2021.2.KG z dnia 2 lutego 2021 r. – przekazał zalecenia podmiotom rynku i dokonał analizy informacji o realizacji nw. zaleceń
1. W sprawie nieprawidłowej eksploatacji pojazdu MAN, Komisja nie wydała zaleceń, ponieważ Wojewódzki Inspektor Transportu Drogowego w Poznaniu na podstawie otrzymanego materiału od Prokuratury wszczął postępowanie administracyjne w stosunku do właściciela pojazdu, o czym Komisję poinformował Główny Inspektor Transportu Drogowego.	Treść zaleceń przekazanych do realizacji przez Prezesa UTK
2. Z uwagi na iloczyn ruchu pojazdów na przejeździe w kilometrze 15,753 linii kolejowej nr 356, przekraczający 400 tys., zaistniałe dotychczas wypadki i znaczne ryzyko ponownego zaistnienia zdarzeń, dla podwyższenia stopnia bezpieczeństwa i podwyższenia przepustowości drogi, zarządca drogi wspólnie z zarządcą infrastruktury kolejowej rozważy podjęcie działań mających na celu budowę wiaduktu w ciągu drogi wojewódzkiej nr 196 nad linią kolejową. Wybudowaniu skrzyżowania dwupoziomowego sprzyja konfiguracja terenu, która jest niekorzystna dla dojazdu do przejazdu kolejowo-drogowego, zwłaszcza w okresie zimowym.	PKBWK/10/2020_1 PKP PLK S.A. – w oparciu o analizę ryzyka – we współpracy z zarządcą drogi podejmie działania dotyczące określenia konieczności zabudowania wiaduktu w ciągu drogi wojewódzkiej nr 196 nad linią kolejową w celu podwyższenia stopnia bezpieczeństwa i podwyższenia przepustowości. Zalecenie to podyktowane jest wysokim iloczynem ruchu pojazdów na przejeździe kolejowo-drogowym w km 15,753 linii kolejowej nr 356, przekraczającym 400 tys., zaistniałymi dotychczas wypadkami oraz znacznym ryzykiem ponownego zaistnienia zdarzenia. Wybudowaniu skrzyżowania dwupoziomowego sprzyja konfiguracja terenu, która jest niekorzystna dla dojazdu do przejazdu kolejowo-drogowego, zwłaszcza w okresie zimowym.
3. Zarządca drogi ustawi z obu stron przejazdu znak pionowy A-29 „Sygnały świetlne” oraz uzupełni oznakowanie poziome linią P-14 „linia warunkowego zatrzymania”.	
4. PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Poznaniu zabuduje system monitoringu na przejeździe kolejowo-drogowym kat „B” zlokalizowanym w kilometrze 15,753 linii kolejowej nr 356.	PKBWK/10/2020_2 PKP PLK S.A. zabuduje system monitoringu na przejeździe kolejowo-drogowym kat. „B” zlokalizowanym w km 15,753 linii kolejowej nr 356.
5. PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Poznaniu dokona zmian w zawartych umowach w zakresie możliwości bieżącego dostępu przez zarządcę do zapisów stanu urządzeń zdalnego prowadzenia ruchu (logów) i ich analizy przez pracowników zakładów bez konieczności każdorazowego występowania do dostawcy systemu o dostarczenie tych danych.	PKBWK/10/2020_3 PKP PLK S.A. dokona zmian w zawartych umowach w zakresie możliwości bieżącego dostępu przez zarządcę do zapisów stanu urządzeń zdalnego prowadzenia ruchu (logów) i ich analizy przez pracowników zakładów bez konieczności każdorazowego występowania do dostawcy systemu o dostarczenie tych danych.
6. PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Poznaniu dokona zmiany oprogramowania systemu komputerowego w celu likwidacji prowadzenia ręcznych wykresów biegu pociągów przez dyżurnego LCS Wągrowiec i zastąpi tę czynność sporządzeniem wykresów przez system komputerowy.	PKBWK/10/2020_4 PKP PLK S.A. dokona zmiany oprogramowania systemu komputerowego w celu likwidacji prowadzenia graficznych wykresów biegu pociągów przez dyżurnego LCS Wągrowiec i zastąpi tę czynność sporządzeniem wykresów przez system komputerowy. Do czasu

Do czasu wprowadzenia systemu rejestracji komputerowej należy prowadzić odręczny wykres zgodnie ze wzorem ustalonym w Załączniku nr 2 do Instrukcji Ir-11.	wprowadzenia systemu rejestracji komputerowej PKP PLK S.A.
Zgodnie z art. 281 ust. 8 ustawy z 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (t.j.: Dz. U. z 2020 r. poz. 1043, z późn. zm.), powyższe zalecenia skierowane były do Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego (zalecenie nr 4, 5) oraz do pozostałych zainteresowanych (zalecenie nr 2, 3). Poszczególne podmioty powinny wdrożyć zalecenia zawarte w niniejszym Raporcie i przyjęte uchwałą PKBWK.	

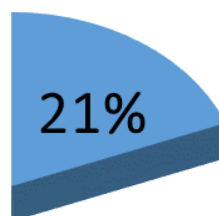
Tabela 22. Ocena realizacji zaleceń z Raportu Nr PKBWK/10/2020 przekazanych przez Prezesa UTK podmiotom rynku kolejowego (na podstawie informacji z UTK)

Ocena realizacji zaleceń z Raportu PKBWK/10/2020				
Zalecenia	PKBWK/10/2020_1	PKBWK/10/2020_2	PKBWK/10/2020_3	PKBWK/10/2020_4
Oceniono pozytywnie	1	1	1	1
Odpowiedźnie wystarczająca	0	0	0	0
Średni procent realizacji zalecenia	20	5	10	50

Wykres 20. Średni procent realizacji poszczególnych zaleceń przekazanych przez Prezesa UTK - z Raportu Nr PKBWK/10/2020 (na podstawie informacji z UTK)



Wykres 21. Średni procent realizacji zaleceń przekazanych przez Prezesa - z Raportu Nr PKBWK/10/2020 (na podstawie informacji z UTK)



Średni procent realizacji zaleceń został określony przez UTK w oparciu o deklaracje adresatów danego zalecenia. Brak 100% zalecenia wynika z przyjętego przez podmiot harmonogramu realizacji działań zmierzających do pełnego wdrożenia rekomendacji PKBWK.

Tabela 23. **Realizacja zaleceń przez podmioty wymienione przez Komisję w Raporcie nr PKBWK/10/2020** - na podstawie informacji przekazanych do PKBWK w marcu i kwietniu 2021 r.

Zalecenia z Raportu nr PKBWK/10/2020 (wyd. w 2020 r.)	Podmiot będący adresatem zalecenia	Data realizacji zalecenia	Średni procent (%) zrealizowanego zalecenia przez podmioty wymienione w kolumnie 2/(etap realizacji)
1	2	3	4
Zalecenie 1	ITD ^{1*)}		
Zalecenie 2	PKP PLK	2021-06-30	20 (% – w trakcie realizacji przez PKP PLK)
Zalecenie 3	^{2*)} Zarządca drogi – Wielkopolski Zarząd Dróg Wojewódzkich	2021-12-31	^{2*)}
Zalecenie 4	PKP PLK	2022-12-31	5 (% – w trakcie realizacji przez PKP PLK)
Zalecenie 5	PKP PLK	2021-12-31	10 (% – w trakcie realizacji przez PKP PLK)
Zalecenie 6	PKP PLK	2020-11-24	50 (% – podjęto działania alternatywne)

^{1*)}ITD - oznacza Inspekcję Transportu Drogowego, która wdrożyła odrębne postępowanie

^{2*)}W odpowiedzi na zalecenie nr 3 z Raportu Nr PKBWK/10/2020 z zakończonego postępowania Komisji w sprawie wypadku kategorii A19 zaistniałego w dniu 29.04.2020r. o godz. 17:32 na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii B, na szlaku Bolechowo – Murowana Goślina w km 15,753 linii nr 356 Poznań Wschód – Bydgoszcz Główna, Wielkopolski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Poznaniu poinformował w piśmie WZDW.WUD.434-38/20 z dnia 2021-03-29, o:

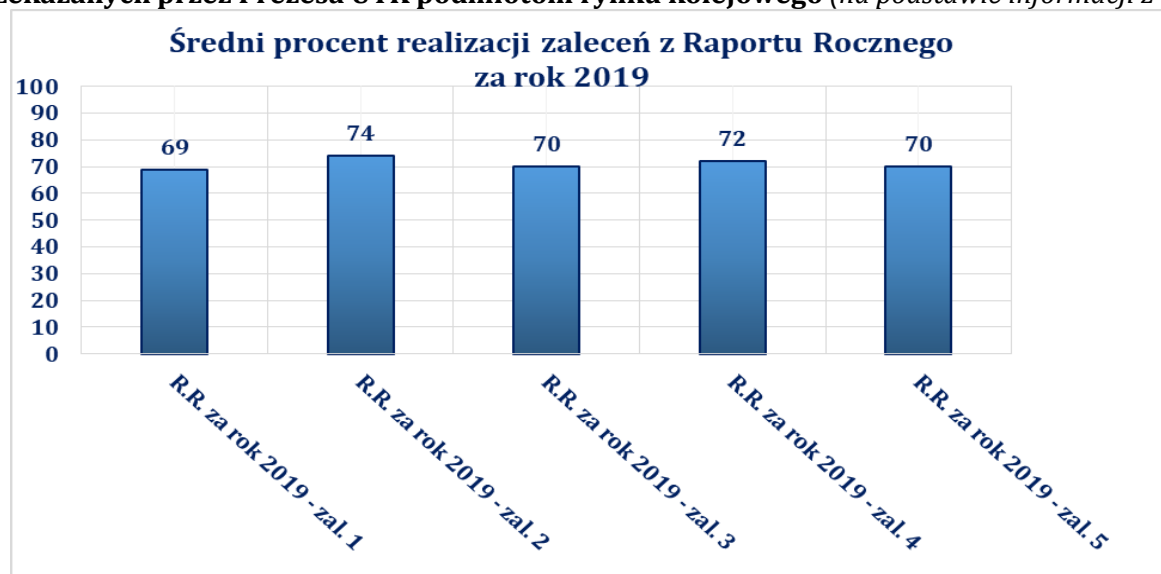
- wymalowaniu linii P-14 „warunkowego zatrzymania” przed przejazdem kolejowym
- oraz o ustawieniu obustronnym dla każdego kierunku ruchu znaków A-30 „inne niebezpieczeństwo” z tablicą „Wypadki z pociągiem” zamiast znaków A-29 „sygnały świetlne”.

Tabela 24. Ocena realizacji zaleceń z Raportu Roczego za rok 2019 przekazanych przez Prezesa UTK podmiotom rynku kolejowego (na podstawie informacji z UTK)

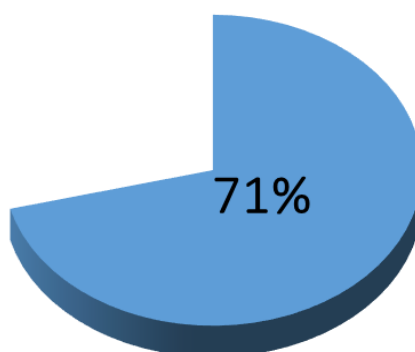
*)Ocena realizacji zaleceń z Raportu Roczego za rok 2019					
Zalecenia	R.R. za rok 2019 - zal. 1	R.R. za rok 2019 - zal. 2	R.R. za rok 2019 - zal. 3	R.R. za rok 2019 - zal. 4	R.R. za rok 2019 - zal. 5
Oceniono pozytywnie	92	10	109	10	101
Odpowiedź wystarczająca	0	0	5	0	2
Średni procent realizacji zalecenia	69	74	70	72	70

*)Zestawienie „Zaleceń wydanych przez PKBWK w Raporcie Rocznym za rok 2019” zawarte jest w punkcie 4.1 niniejszego raportu (str 34)

Wykres 22. Średni procent realizacji poszczególnych zaleceń z Raportu Roczego za rok 2019 przekazanych przez Prezesa UTK podmiotom rynku kolejowego (na podstawie informacji z UTK)



Wykres 23. Średni procent realizacji zaleceń przekazanych przez Prezesa UTK - z Raportu Roczego za rok 2019 (na podstawie informacji z UTK)



Średni procent realizacji zaleceń został określony przez UTK w oparciu o deklaracje adresatów danego zalecenia. Brak 100% zalecenia wynika z przyjętego przez podmiot harmonogramu realizacji działań zmierzających do pełnego wdrożenia rekomendacji PKBWK.

Tabela 25. Stan realizacji zaleceń PKBWK wydanych w 2020 r. opublikowanych w Raporcie Rocznym za rok 2019 na podstawie informacji przekazanych do PKBWK w marcu 2021 r. (oraz na podstawie informacji z UTK)

Zalecenia z Raportu Rocznego za rok 2019 (wyd. w 2020 r.)	Podmiot będący adresatem zalecenia	Data realizacji zalecenia	Średni procent (%) zrealizowanego zalecenia przez podmioty wymienione w kolumnie 2
1	2	3	4
Zalecenie 1	PKP PLK (PK+ZI+WKD)	2021-12-31	40 (% – w trakcie realizacji przez PKP PLK) 69 (% - w trakcie realizacji przez: PK + ZI+WKD) *)*1)
Zalecenie 2	PKP PLK (ZI+WKD+PKM)	2021-12-31	50 (% – w trakcie realizacji przez PKP PLK) 74 (% – w trakcie realizacji przez: ZI + WKD+PKM) *)*1)
Zalecenie 3	(PK)		70 (% – w trakcie realizacji przez: PK) *)*1)
Zalecenie 4	PKP PLK (ZI+WKD+PKM)	2021-12-31	50 (% – w trakcie realizacji przez PKP PLK) 72 (% – w trakcie realizacji przez: ZI+WKD+PKM) *)*1)
Zalecenie 5	PKP PLK (ZI+PK+WKD)	2021-12-31 i lata kolejne aż do zakończenia działań	80 (% – działania alternatywne – w trakcie realizacji przez PKP PLK, aż do zakończenia działań) 70 (% – w trakcie realizacji przez: ZI+ PK+WKD) *)*1)

*) na podstawie Informacji o realizacji zaleceń PKBWK za rok 2020 r. – przekazanych z UTK pismem - DPN.53.1.2021.1.IF z dnia 2021-04-28 – (dotyczy realizacji zaleceń zmienionych przez Prezesa UTK)

*)1) Treść zaleceń przekazanych do realizacji przez Prezesa UTK ujęta została w zestawieniu w punkcie 4.1 niniejszego raportu (str 34)

Informacje o **średnim procencie realizacji poszczególnych zaleceń skierowanych do realizacji przez Prezesa UTK** zawarte są w Załączniku A do niniejszego Raportu Rocznego. Natomiast informacje na temat realizacji zaleceń PKBWK wydanych w 2020 r. skierowanych do innych zainteresowanych podmiotów (zgodnie z art. 28l ust. 8 ustawy o transporcie kolejowym) zawarte są w Załączniku B.

UTK prowadził w 2020 roku działania w kierunku realizacji zalecenia PKBWK zawartego w opublikowanym 20 listopada 2019 r. raporcie nr PKBWK/07/2019 z wypadku kat. B11 na linii 272, szlak Taczanów – Pleszew, spowodowanego złamaniem osi zestawu kołowego.

W raporcie tym sformułowano zalecenie o treści: **”Prezes Urzędu Transportu Kolejowego podejmie działania w zakresie wprowadzenia obowiązku rejestracji zestawów kołowych dla osi wagonów towarowych zgodnie z Przewodnikiem wdrażania Europejskiej rejestracji zestawów kołowych (EWT) dla osi wagonów towarowych opracowanym w Brukseli w dniu 26 lipca 2010 roku przez Wspólną Grupę Sektorową ERA Task Force dla spraw wagonów towarowych/osi, który został uzgodniony z krajowymi władzami bezpieczeństwa (National Safety Authority).”**

Wdrożenie Krajowego Rejestru Zestawów Kołowych Pojazdów Kolejowych (KRZK) ma umożliwić nadzór nad obrotem zestawami kołowymi zarejestrowanych w Polsce pojazdów kolejowych, poruszających się po krajowej, jak i europejskiej sieci kolejowej. Uzasadnieniem wdrożenia KRZK jest rosnąca w ostatnim czasie liczba wypadków spowodowanych uszkodzeniem osi zestawu kołowego. Niejednokrotnie do zdarzeń tych dochodzi z powodu montażu w wagonach towarowych zestawów kołowych, które powinny zostać wycofane z eksploatacji, a w pojazdach pasażerskich – niespełniających norm i niezgodnych z dopuszczonym typem. Powtarzalność tego typu zdarzeń sprawia, że oprócz fundamentalnej kwestii bezpieczeństwa pasażerów, system kolejowy ponosi znaczne koszty.

Zdaniem UTK wdrożenie rejestracji zestawów kołowych nie będzie skuteczne bez właściwych przepisów prawa. Wobec powyższego, Prezes UTK podjął stosowną inicjatywę w tym zakresie. Do tej pory przeprowadzono następujące działania:

- opracowano szczegółowe założenia KRZK, w tym katalog danych, które docelowo mają znaleźć się w rejestrze;
- opracowano rejestr w wersji docelowej w dedykowanym systemie teleinformatycznym;
- w ramach współpracy z przewoźnikami dysponującymi największą liczbą zestawów kołowych i utrzymujących pojazdy (a więc i zestawy) w oparciu o różne dokumentacje dotyczące utrzymania, zainicjowano testy stworzonego systemu, które na dzień dzisiejszy nie zostały jeszcze zakończone. Ich zakończenie planowane jest w bieżącym roku;
- opracowano propozycje:
 - ✓ uzupełniania przepisów ustawy o transporcie kolejowym,
 - ✓ projektu aktu wykonawczego do ustawy, w oparciu o upoważnienie ustawowe, o którym mowa powyżej.

Zdaniem UTK, docelowo KRZK powinien zatem obejmować zestawy kołowe eksploatowane lub przeznaczone do eksploatacji w pojazdach podlegających obowiązkowi rejestracji w Krajowym Rejestrze Pojazdów Kolejowych (NVR) a następnie we wprowadzonym w jego miejsce Europejskim Rejestrze Pojazdów Kolejowych (EVR), dla których państwem rejestracji jest Rzeczpospolita Polska.

5.2. Podsumowanie z realizacji zaleceń Komisji (na podstawie stanowiska Prezesa UTK)

Prezes UTK prowadził w 2020 roku działania w kierunku realizacji zalecenia PKBWK zawartego w opublikowanym 20 listopada 2019 r. raporcie nr PKBWK/07/2019 z wypadku kat. B11 na linii 272, szlak Taczanów – Pleszew, spowodowanego złamaniem osi zestawu kołowego.

W roku 2020, Prezes UTK zgłaszał opinię do 10 projektów raportów dotyczących zdarzeń, w których PKBWK prowadziła postępowania. Prezes UTK przedstawiał stanowisko zawierające propozycje zmiany zapisów w opiniowanych projektach raportów.

Do podmiotów rynku kolejowego (przewoźników kolejowych, zarządców infrastruktury kolejowej, podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie pojazdów kolejowych i dysponentów pojazdów specjalnych) przesłano łącznie 1013 pism, przekazujących 84 zalecenia wynikające z raportów PKBWK.

W 89 przypadkach zobowiązane podmioty rynku kolejowego nie udzieliły informacji o sposobie postępowania z zaleceniami PKBWK. Do podmiotów, które nie udzieliły odpowiedzi wystosowano

wezwania do udzielenia przedmiotowych informacji w wyznaczonym terminie. Do kwietnia 2021 r. odpowiedzi nie zostały udzielone w 55 przypadkach.

W przypadku nieotrzymania odpowiedzi w wyznaczonym przez Prezesa UTK terminie, podjęte zostaną działania administracyjne mające na celu wyegzekwowanie wykonania nałożonych na podmioty obowiązków wynikających z ustawy o transporcie kolejowym – wszczęcie postępowania i wydanie decyzji nakładającej obowiązek wdrożenia zaleceń.

Weryfikacja rzeczywistego sposobu realizacji zaleceń PKBWK odbywała się w toku działań nadzorczych Prezesa UTK.

W okresie 2020 r. – kwiecień 2021 r. Prezes UTK przeprowadzał kontrole realizacji wybranych zaleceń wynikających z raportów PKBWK o nr PKBWK/01/2020 – PKBWK/08/2020.

Zakres kontroli obejmował stan realizacji zaleceń przekazanych przez Prezesa UTK, a także realizację, w przypadku podmiotów działających w oparciu o system zarządzania bezpieczeństwem lub system zarządzania utrzymaniem, systemowego podejścia do przekazanych rekomendacji.

UTK wykonał łącznie 25 kontroli, w tym 5 kontroli systemów zarządzania bezpieczeństwem/ utrzymaniem, w trakcie których weryfikowano wdrożenie zaleceń oraz 20 dedykowanych kontroli, których przedmiotem był nadzór nad realizacją zaleceń. Podczas kontroli zweryfikowano wdrożenie 32 zaleceń przekazanych przez Prezesa UTK. Zagadnienia związane z wdrażaniem zaleceń będą weryfikowane podczas kontroli zaplanowanych na 2021 rok.

W UTK przeprowadzono analizę jakościową odpowiedzi przesyłanych przez podmioty rynku kolejowego. Analiza zawiera w głównej mierze ocenę Prezesa UTK sposobu realizacji zaleceń przekazanych przez UTK, deklarowanego przez podmioty funkcjonujące w oparciu o system zarządzania bezpieczeństwem lub system zarządzania utrzymaniem.

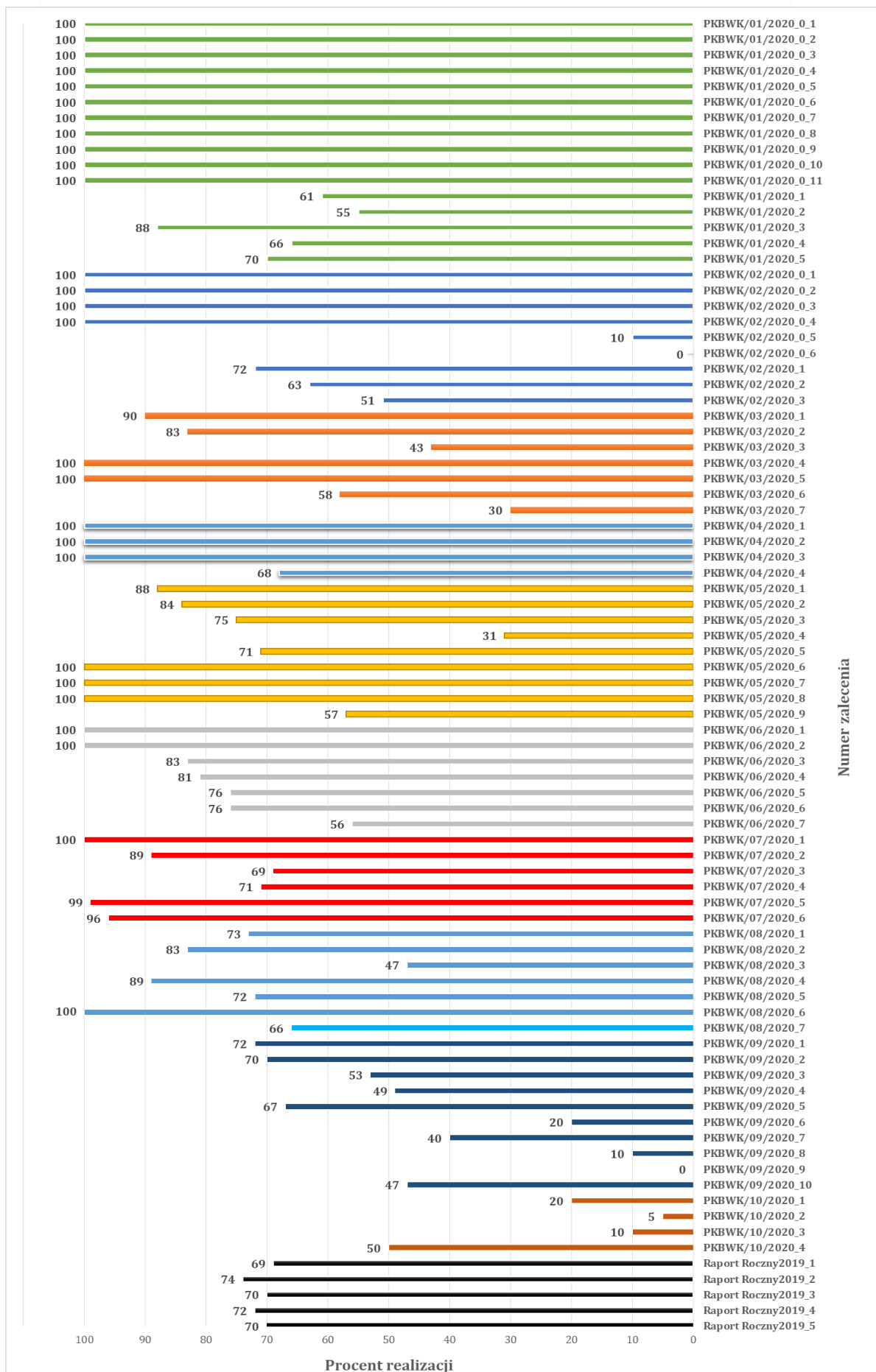
W wyniku analizy przekazanych przez podmioty informacji, w przeważającej większości przyjęto w UTK zaproponowany sposób wdrażania zaleceń uznając, że zadeklarowane działania zmierzają w kierunku prawidłowej realizacji przekazanych rekomendacji.

Działania kontrolne będą prowadzone z uwzględnieniem zasady proporcjonalności między egzekwowaniem a ryzykiem.

Szczegółowe informacje dotyczące realizacji zaleceń zawarte zostały w dedykowanych kartach odnoszących się do 84 zaleceń, przekazanych przez Prezesa UTK podmiotom do realizacji.

Karty zawierają średni procent realizacji zalecenia, który został określony w oparciu o deklaracje adresatów danego zalecenia. Brak 100% realizacji zalecenia wynika z przyjętych przez podmioty harmonogramów realizacji działań zmierzających do pełnego wdrożenia rekomendacji przekazanych podmiotom rynku przez Prezesa UTK.

Wykres 24. Średni procent realizacji zaleceń PKBWK za 2020
wg Załącznika A



6. Analiza zdarzeń zaistniałych w 2020 r.

Spadek ogólnej liczby zdarzeń

W roku 2020 ogólna liczba zdarzeń zgłoszonych Komisji przez zarządców infrastruktury i użytkowników bocznic kolejowych właściwych dla miejsca zdarzenia zmniejszyła się o 7,4 % w stosunku do roku 2019, z czego:

- odnotowano 6 poważnych wypadków, w odniesieniu do których Komisja prowadziła postępowanie (w 2019 roku, odnotowano 4 poważne wypadki kolejowe),
- liczba wypadków zmniejszyła się o 20,6 %,
- liczba incydentów zmniejszyła się o 1,0 %.

Wypadki

Spadek liczby wypadków nastąpił w 22 kategoriach (z 40 wszystkich zdarzeń kategorii B).

Spadek liczby wypadków w stosunku do roku poprzedniego nastąpił w następujących kategoriach:

Kategoria zdarzenia (oznaczenie literowo cyfrowe)	Opis kategorii zdarzenia Kwalifikacja przyczyny bezpośredniej	Liczba zdarzeń zaistniałych w 2019 r.	Liczba zdarzeń zaistniałych w 2020 r.	Zmiana 2020/2019 (spadek)
B10	– uszkodzenie lub zły stan techniczny pojazdu kolejowego z napędem, pojazdu kolejowego specjalnego przeznaczenia (w tym również najechanie na przedmiot stanowiący część konstrukcyjną pojazdu kolejowego z napędem, pojazdu kolejowego specjalnego przeznaczenia) oraz uszkodzenie lub nieprawidłowe działanie części pokładowej urządzeń umożliwiających kontrolę prowadzenia pojazdu kolejowego (ERTMS)	6	1	-83,3%
B35	– zdarzenia z osobami związane z ruchem pojazdu kolejowego (wskakiwanie, wypadnięcie z pociągu, pojazdu kolejowego, silny dojazd lub gwałtowne hamowanie pojazdu kolejowego)	19	5	-73,7%
B11	– uszkodzenie lub zły stan techniczny wagonu	26	10	-61,5%
B04	– niezatrzymanie się pojazdu kolejowego przed sygnałem "Stój" lub w miejscu, w którym powinien się zatrzymać, albo uruchomienie pojazdu kolejowego bez wymaganego zezwolenia	28	14	-50,0%
B33	– najechanie pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory na pozostałych przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach	10	5	-50,0%
B17	– niewłaściwe załadowanie, rozładowanie,	17	9	-47,1%

	nieprawidłowości w zabezpieczeniu ładunku lub inne nieprawidłowości w czynnościach ładunkowych albo niewłaściwe zestawienie pociągu lub składu manewrowego			
B18	– najechanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszynę drogową, maszynę rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym z rogatkami (kat. A wg metryki przejazdowej)	9	5	-44,4%
B30	– złośliwe, chuligańskie lub lekkomyślne występkę (np. obrzucenie pociągu kamieniami, kradzież ładunku z pociągu lub składu manewrowego będącego w ruchu, ułożenie przeszkody na torze, dewastacja urządzeń energetycznych, łączności, sterowania ruchem kolejowym lub nawierzchni oraz ingerencja w teurządzenia)	9	5	-44,4%
B32	– najechanie pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory na przejeździe kolejowo-drogowym z samodzielnym systemem przejazdowym (kat. B, C)	5	3	-40,0%
B09	– uszkodzenie lub złe utrzymanie budowli, np. nawierzchni, mostu lub wiaduktu, w tym również niewłaściwe wykonywanie robót, np. nieprawidłowy rozładunek materiałów, nawierzchni, pozostawienie materiałów i sprzętu (w tym maszyn drogowych) na torze lub w skrajni pojazdu kolejowego lub najechanie pojazdu kolejowego na elementy budowli	52	33	-36,5%
B31	– najechanie pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu strzeżonym	12	8	-33,3%
B13	– uszkodzenie lub nieprawidłowe zadziałanie urządzeń sterowania ruchem kolejowym	49	35	-28,6%
B21	– najechanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszynę drogową, maszynę rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym niewyposażonym w system przejazdowy (kat. D)	130	103	-20,8%
B23	– najechanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszynę drogową, maszynę rolniczą) lub odwrotnie poza przejazdami kolejowo-drogowymi na stacjach i szlakach lub na torze komunikacyjno-dojazdowym do bocznicy	10	8	-20,0%
B03	– wyprawienie, przyjęcie lub jazda pojazdu kolejowego po niewłaściwie ułożonej niezabezpieczonej drodze przebiegu albo niewłaściwa obsługa urządzeń sterowania ruchem kolejowym	30	25	-16,7%

B19	– najechanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszynę drogową, maszynę rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym wyposażonym w samoczynny system przejazdowy z sygnalizacją świetlną i rogatkami (kat. B)	13	12	-7,7%
B20	– najechanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszynę drogową, maszynę rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym wyposażonym w samoczynny system przejazdowy z sygnalizacją świetlną i bez rogatek (kat. C)	26	25	-3,8%
B34	– najechanie pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory poza przejazdami kolejowo-drogowymi lub przejściami na stacjach i szlakach	141	137	-2,8%
B06	– przekroczenie największej dozwolonej prędkości jazdy	1	0	Nie zaistniał żaden wypadek w 2020 r.
B07	– wykonanie manewru stwarzającego zagrożenie bezpieczeństwa ruchu pociągów	1	0	Nie zaistniał żaden wypadek w 2020 r.
B12	– uszkodzenie lub nieprawidłowe zadziałanie urządzeń sterowania ruchem kolejowym	1	0	Nie zaistniał żaden wypadek w 2020 r.
B24	– pożar w pociągu, składzie manewrowym lub w pojeździe kolejowym	1	0	Nie zaistniał żaden wypadek w 2020 r.

Wzrost liczby wypadków nastąpił w następujących kategoriach:

Kategoria zdarzenia (oznaczenie literowo cyfrowe)	Opis kategorii zdarzenia Kwalifikacja przyczyny bezpośredniej	Liczba zdarzeń zaistniałych w 2019 r.	Liczba zdarzeń zaistniałych w 2020 r.	Zmiana 2020/2019 (wzrost)
B08	– zbiegnięcie pojazdu kolejowego	4	9	+125,0%
B16	– niewłaściwe zestawienie pociągu lub składu manewrowego	1	2	+100,0%
B22	– najechanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszynę drogową, maszynę rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym użytku prywatnego (kat. F)	1	2	+100,0%
B00	– inne niż poniżej wymienione przyczyny lub nałożenie się kilku przyczyn jednocześnie, tworząc równoważne przyczyny	13	21	+61,5%
B15	– przedwczesne rozwiązanie drogi przebiegu lub uchylenie zamknięcia i przełożenie zwrotnicy	14	21	+50,0%

	pod pojazdem kolejowym			
B01	– wyprawienie pojazdu kolejowego na tor zajęty, zamknięty albo przeciwny do zasadniczego lub w kierunku niewłaściwym	0	1	w 2020 r. zaistniał 1- wypadek

Incydenty

W stosunku do roku poprzedniego, w 2020 r. nastąpił nieznaczny spadek liczby zgłoszonych incydentów o około 1,0 %.

Spadek liczby incydentów nastąpił w 11 kategoriach (z 27 wszystkich zdarzeń kategorii C).

Spadek liczby incydentów nastąpił w następujących kategoriach:

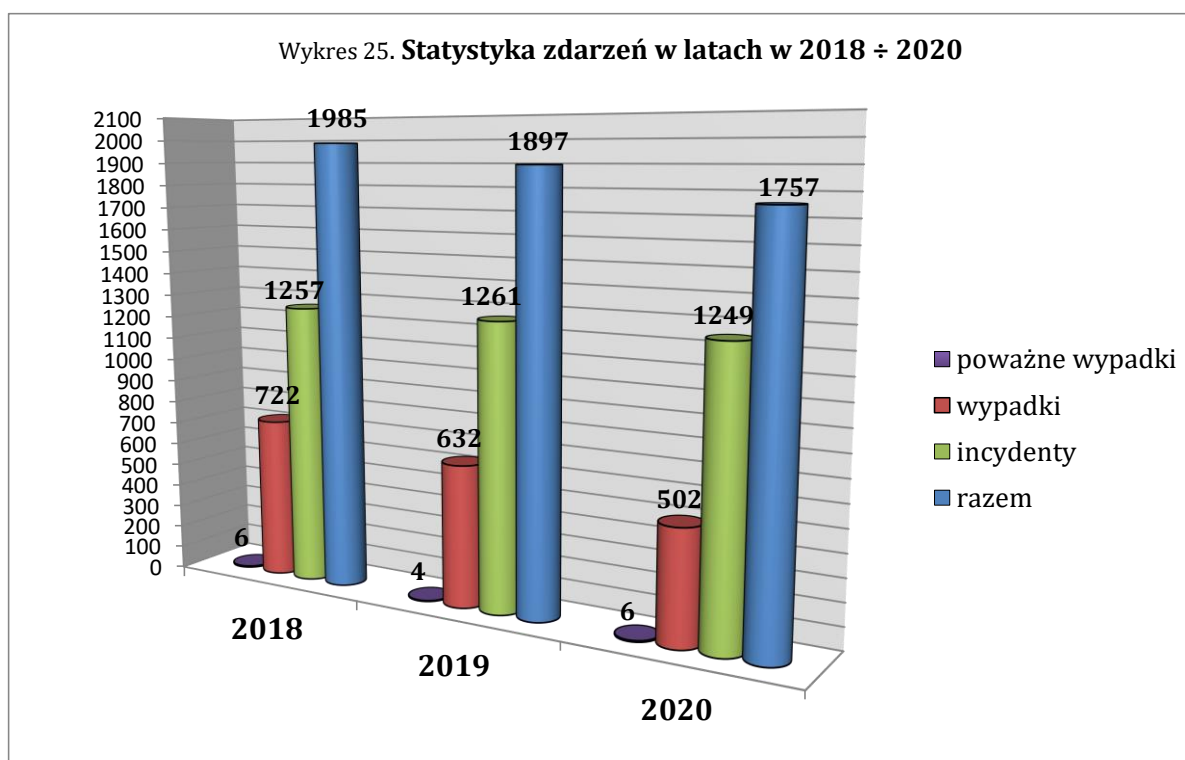
Kategoria zdarzenia (oznaczenie literowo cyfrowe)	Opis kategorii zdarzenia Kwalifikacja przyczyny bezpośredniej	Liczba zdarzeń zaistniałych w 2019 r.	Liczba zdarzeń zaistniałych w 2020 r.	Zmiana 2020/2019 (spadek)
C42	– przyjęcie pojazdu kolejowego na stację na tor zamknięty lub zajęty	3	1	-66,7%
C57	– pożar obiektu budowlanego i roślinności w bezpośrednim sąsiedztwie torów kolejowych, po których odbywa się normalny ruch kolejowy	3	1	-66,7%
C41	– wyprawienie pojazdu kolejowego na tor zajęty, zamknięty albo przeciwny do zasadniczego lub w kierunku niewłaściwym	4	2	- 50%
C69	– inne niż powyżej wymienione przyczyny lub nałożenie się kilku przyczyn jednocześnie, tworząc równoważne przyczyny	23	13	-43,5%
C55	– pożar w pociągu lub w pojeździe kolejowym niepowodujący negatywnych skutków dla mienia lub środowiska, bez poszkodowanych	21	15	-28,6%
C43	– wyprawienie, przyjęcie lub jazda pojazdu kolejowego po niewłaściwie ułożonej, niezabezpieczonej drodze przebiegu albo niewłaściwa obsługa lub brak obsługi urządzeń sterowania ruchem kolejowym	92	68	-26,1%
C51	– uszkodzenie nawierzchni, mostu lub wiaduktu, sieci trakcyjnej, również niewłaściwe wykonywanie robót, np. nieprawidłowy rozładunek materiałów, pozostawienie materiałów i sprzętu (w tym maszyn drogowych) na torze lub w skrajni pojazdu kolejowego	49	38	-22,4%
C54	– uszkodzenie lub zły stan techniczny wagonu powodujące konieczność jego wyłączenia z ruchu na skutek wskazań przez urządzenia detekcji stanu awaryjnego taboru, potwierdzonych w warunkach warsztato-	229	191	-16,6%

	wych (gorące maźnice, gorący hamulec skutkujący przesuniętą obręczą), a także innych usterek w pojazdach kolejowych będących w ruchu zauważonych przez personel obsługi			
C62	– klęski żywiołowe (np. powódź, zasy py śnieżne, zatory lodowe, huragany, osunięcia się ziemi)	19	16	-15,7%
C68	– rozerwanie się pociągu lub składu manewrowego, które nie spowodowało zbiegnięcia wagonów	261	221	-15,3%
C53	– uszkodzenie lub zły stan techniczny pojazdu kolejowego z napędem, pojazdu kolejowego specjalnego przeznaczenia powodujące konieczność jego wyłączenia z ruchu na skutek wskazań przez urządzenia detekcji stanu awaryjnego taboru, potwierdzonych w warunkach warsztatowych (gorące maźnice, gorący hamulec skutkujący przesuniętą obręczą), a także innych usterek w pojazdach kolejowych będących w ruchu zauważonych przez personel obsługi (np. pęknięty resor)	31	27	-12,9%

Do obszarów, w których nastąpił **wzrost** liczby incydentów należą:

Kategoria zdarzenia (oznaczenie literowo cyfrowe)	Opis kategorii zdarzenia Kwalifikacja przyczyny bezpośredniej	Liczba zdarzeń zaistniałych w 2019 r.	Liczba zdarzeń zaistniałych w 2020 r.	Zmiana 2020/2019 (wzrost)
C59	– niekontrolowane uwolnienie się towaru niebezpiecznego z wagonu lub opakowania wymagające interwencji władz lub zastosowania środków do likwidacji zagrożenia pożarowego, chemicznego, biologicznego na stacji lub na szlaku	1	3	+200,0%
C52	– nieprawidłowe zadziałanie urządzeń sterowania ruchem kolejowym	2	4	+100,0%
C50	– niewłaściwe załadowanie, rozładowanie, nieprawidłowości w zabezpieczeniu ładunku lub inne nieprawidłowości w czynnościach ładunkowych	17	27	+58,8%
C64	– złośliwe, chuligańskie lub lekkomyślne występkę (np. obrzucenie pociągu kamieniami, kradzież ładunku z pociągu lub składu manewrowego będącego w ruchu, ułożenie przeszkody na torze, dewastacja urządzeń energetycznych, łączności, sterowania ruchem kolejowym lub nawierzchni oraz ingerencja w te urządzenia), bez poszkodowanych lub negatywnych konsekwencji dla mienia lub	255	356	+39,6%

	środowiska, stanowiące zagrożenie dla pasażerów lub pracowników pociągu			
C66	– niezatrzymanie się pojazdu drogowego przed zamkniętą rogateką (półrogateką) i uszkodzenie jej lub sygnalizatorów drogowych, na których załączone były sygnały ostrzegające o nadjeżdżającym pociągu, bez kolizji z pojazdem kolejowym	82	89	+8,5%
C60	– najechanie pojazdu kolejowego na przeszkodę (np. płoze hamulcową, wózek bagażowy, pocztowy itp.) bez wykolejenia lub poszkodowanych	45	47	+4,4%
C65	– zdarzenia z osobami związane z ruchem pojazdu kolejowego (przechodzenie przez tory na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach lub poza nimi, wskakiwanie, wypadnięcie z pociągu lub pojazdu kolejowego, potrącenie przez tabor w ruchu, silny dojazd lub gwałtowne hamowanie pojazdu kolejowego)	25	26	+4,0%
C44	– niezatrzymanie się pojazdu kolejowego przed sygnałem „Stój” lub w miejscu, w którym powinien się zatrzymać, albo uruchomienie pojazdu kolejowego bez wymaganego zezwolenia	83	86	+3,6%
C61	– zamach zbrodniczy	0	1	w 2020 r. zaistniał 1- incydent
C63	– katastrofy budowlane w bezpośrednim sąsiedztwie torów kolejowych, po których odbywa się normalny ruch pociągów	0	1	w 2020 r. zaistniał 1- incydent



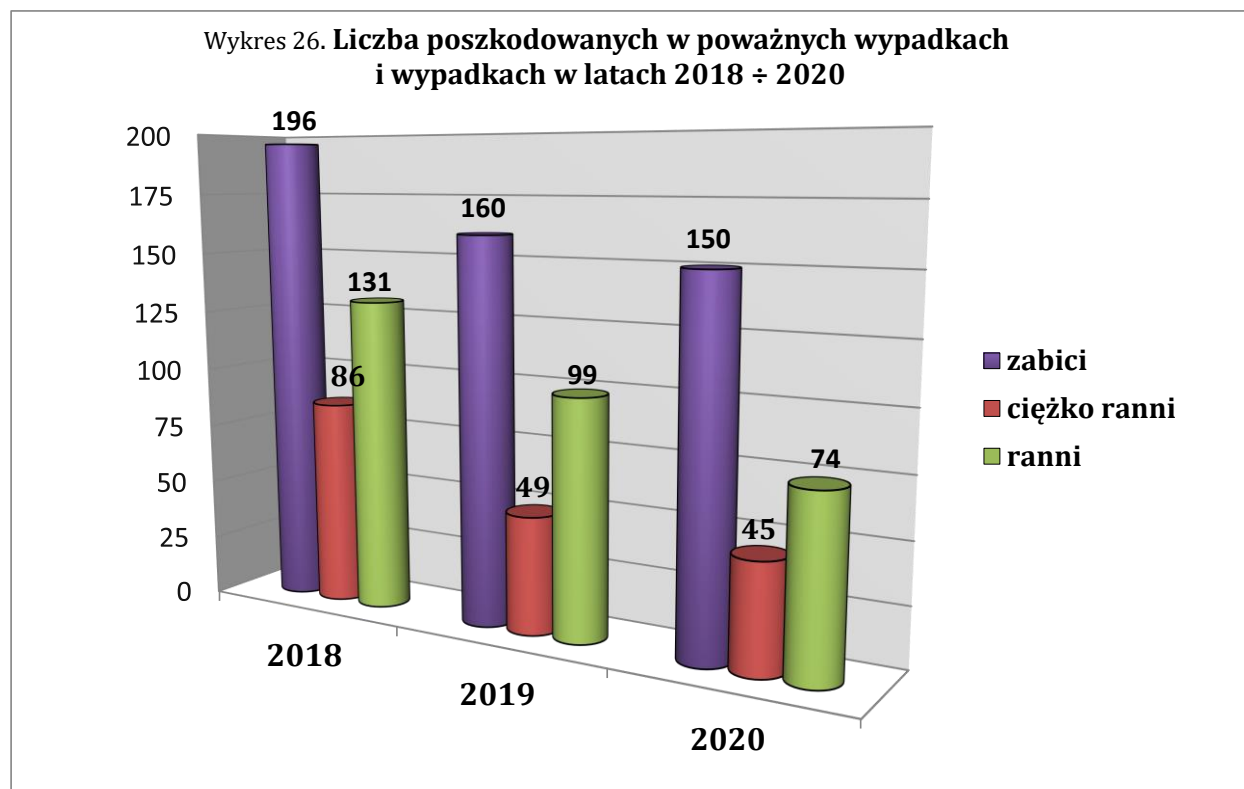
Poszkodowani w zdarzeniach

W 2020 r. w porównaniu do roku 2019 liczba zabitych w zdarzeniach kolejowych zmniejszyła się o 6,3 %, natomiast liczba ciężko rannych zmniejszyła się o 8,2% (Tabela 2). W grupie poszkodowanych (zabitych i ciężko rannych) przeważającą większość stanowią: osoby przechodzące przez tory w miejscach niedozwolonych lub na przejściach w poziomie szyn, potrącone przez pojazdy kolejowe, osoby wskakujące i wyskakujące z pojazdów kolejowych w ruchu oraz użytkownicy przejazdów kolejowo-drogowych.

Tabela 26.

Poszkodowani w zdarzeniach zaistniałych w 2020 r.	Zabici	Ciężko ranni	Ranni
a) pracownicy łącznie z personelem wykonawcy	4	4	9
b) pasażerowie	-	1	17
b) osoby nieuprawnione	98	24	24
c) użytkownicy przejazdów kolejowych-drogowych/przejść	47	16	24
d) inni	1	–	–
Łącznie	150	45	74

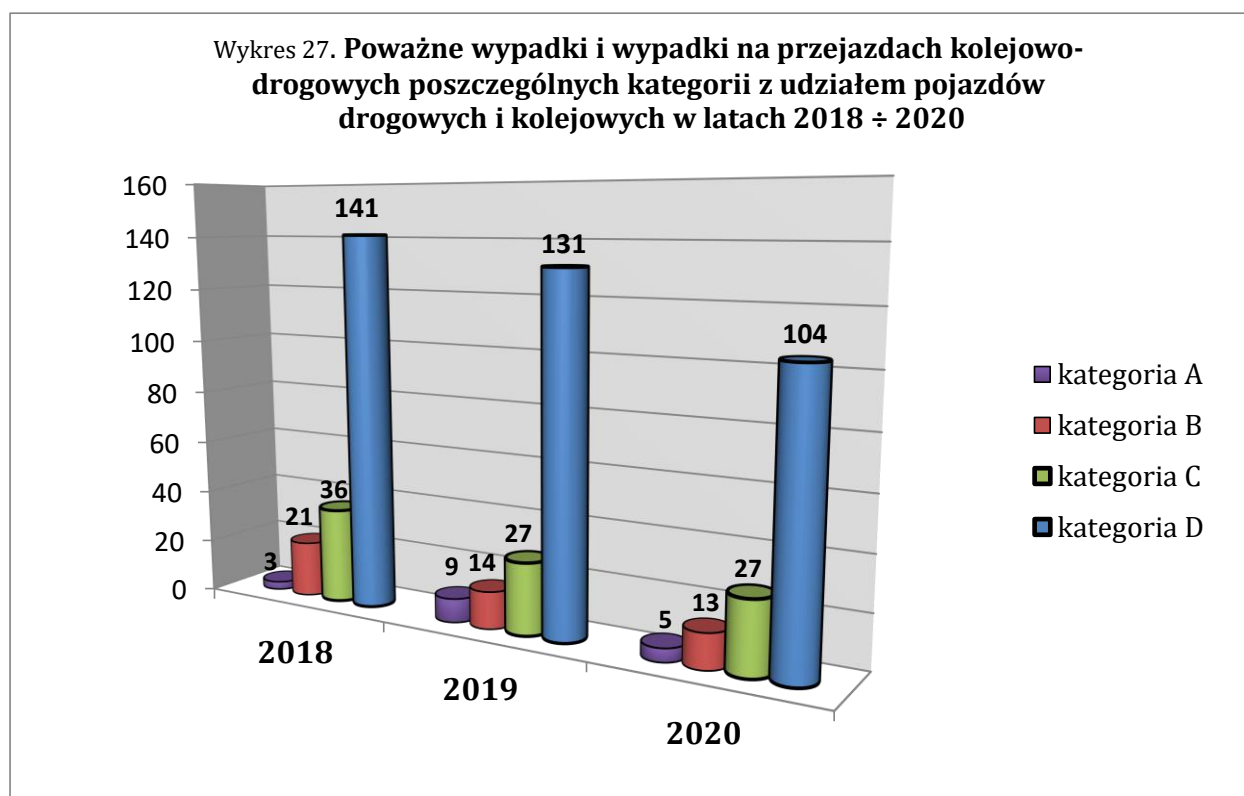
Poniżej na wykresie zilustrowano podstawowe dane dotyczące poszkodowanych (zabitych, ciężko rannych i rannych) w latach 2018 ÷ 2020.



Zdarzenia na przejazdach kolejowo-drogowych

W 2020 r. w porównaniu do roku 2019 nastąpił **spadek** ogólnej liczby wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii A, B, C, D o **17,7%**, w tym:

- na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii A spadek o 4 wypadki,
- na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii B spadek o 1 wypadek,
- na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii C liczba zdarzeń (wypadków i poważnych wypadków) w odniesieniu do roku poprzedniego nie zmieniła się,
- na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii D spadek o 27 wypadków (z uwzględnieniem użytkowników bocznic kolejowych).



Podstawowymi przyczynami zdarzeń przy przekraczaniu przejazdów kolejowo-drogowych są nadal w szczególności:

- nie zatrzymanie się przed znakiem „Stop” i niezachowanie należytej ostrożności przez kierujących pojazdami drogowymi,
- przejeżdżanie pod zamykającymi się rogatekami,
- omijanie półrogatek,
- brak wymaganego trójkąta widoczności,
- blokowanie przejazdu przez wjeżdżanie na tory bez możliwości zjazdu,
- niedostosowanie prędkości do panujących warunków drogowych,
- nieprzestrzeganie znaków i innych sygnałów drogowych,
- niewłaściwe zachowanie, gdy auto zostanie unieruchomione na torach,

- brak reakcji kierującego pojazdem drogowym, na podawane przez maszynistę pociągu sygnały "Bacność", przy przekraczaniu przejazdu kolejowo-drogowego oraz w konsekwencji wjechanie na przejazd bezpośrednio pod nadjeżdżający pociąg,
- niezatrzymanie się pojazdu drogowego przed sygnalizatorem drogowym z włączoną sygnalizacją ostrzegawczą świetlną oraz dźwiękową i przejazd bezpośrednio przed nadjeżdżającym pociągiem na prawidłowo zabezpieczonym i osygnalizowanym przejeździe kategorii C, (przy włączonych światłach ostrzegawczych na sygnalizatorach drogowych i sygnale akustycznym),
- wjechanie pojazdem drogowym na przejazd kolejowo-drogowy pomimo załączonego ostrzegania na sygnalizatorach drogowych - niezachowanie ostrożności przez kierowcę i zablokowanie (zamknięcie) samochodu na przejeździe kategorii B,
- niezatrzymanie się pojazdu drogowego przed sygnalizatorami drogowymi pomimo braku możliwości kontynuowania jazdy ze względu na korek uliczny i utknięcie na przejeździe kolejowo drogowym po zamknięciu rogatek,
- samowolne podniesienie zamkniętych rogatek na przejeździe kategorii A, obsługiwanym z odległości, wjazd samochodu na przejazd i zatrzymanie się na nim,
- niezatrzymanie się pojazdu przed sygnalizatorem drogowym zabraniającym wjazdu na przejazd, niezatrzymanie się pojazdu drogowego przed przejazdem kolejowo-drogowym pomimo nadawanych na sygnalizatorach drogowych sygnałów ostrzegających o nadjeżdżającym pociągu i rozpoczęciu zamykania się rogatek.

Z zanotowanych statystyk w ewidencji zdarzeń kolejowych PKBWK wynika, że zaistniało 37 zdarzeń kolejowych, polegających na wjechaniu pojazdu drogowego w bok pojazdu kolejowego znajdującego się w składzie pociągu.

Na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii A zanotowano w 2020 r. spadek o 4 wypadki w porównaniu do roku 2019. Główne przyczyny tych wypadków to:

- niezachowanie ostrożności przez kierowcę pojazdu drogowego na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii A z zawieszoną obsługą,
- niedostosowanie się kierującego pojazdem drogowym do podawanych sygnałów przez kierującego ruchem drogowym na przejeździe kolejowo-drogowym,
- wjazd kierującego pojazdem drogowym na przejazd kolejowo-drogowy i doprowadzenie do kolizji z pojazdem kolejowym (niezachowanie należytej ostrożności podczas przekraczania przejazdu kolejowo-drogowego kat. A),
- zbyt późne zamknięcie rogatek lub niezamknięcie rogatek przejazdowych przed wjazdem pociągu (na czas przejazdu pociągu) na przejazd kolejowo-drogowy.

Na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii B obserwuje się **masowe zjawisko wjazdu** na te przejazdy pojazdów drogowych (w momencie zamykania się rogatek) i zamykania ich między rogatekami. Z analizy *Protokołów ustaleń końcowych* (PUK) przekazanych przez komisje kolejowe wynika, że w 2020 r. zarejestrowano ponad **235** udokumentowanych przypadków zamknięcia pojazdów drogowych pomiędzy rogatekami przejazdów kolejowo-drogowych kategorii B (pojazdy drogowe nie brały udziału w kolizjach z pociągami, gdyż znajdowały się poza skrajnią przejeżdżającego taboru). Należy podkreślić, że również nastąpił wzrost incydentów kategorii C66 (z 82 w 2019 r. do 89 w 2020 r.) tj. - niezatrzymania się pojazdu drogowego przed zamkniętą rogatką (półrogatką) i uszkodzenie jej lub sygnalizatorów drogowych, na których załączone były sygnały ostrzegające o nadjeżdżającym pociągu, bez kolizji z pojazdem kolejowym.

Okoliczności i przyczyny zaistniałych incydentów powinny być wnikliwie analizowane przez komisje kolejowe oraz zarządców infrastruktury kolejowej.

Na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii D, mimo znacznego spadku nadal występuje duża liczba wypadków kolejowych. Kierowcy prowadzący pojazdy drogowe, mają znaczący wpływ na liczbę i powstawanie tych zdarzeń.

W zdarzeniach (poważnych wypadkach i wypadkach) na przejazdach kolejowo-drogowych z udziałem pojazdów drogowych i kolejowych w 2020 r. zginęły 33 osoby, a 18 zostały ciężko ranne. W zdarzeniach, na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach dla pieszych, z udziałem osób spowodowanych przez pojazdy kolejowe będące w ruchu w 2020 r. zginęło 13 osób, a 2 zostały ciężko ranne.

Poprawie bezpieczeństwa służy wdrożenie i doskonalenie dodatkowego oznakowania (opracowanego przez zarządcę PKP PLK S.A.) przejazdu kolejowo-drogowego / przejścia w poziomie szyn, **naklejkami z indywidualnym numerem identyfikacyjnym i numerem telefonu alarmowego przez zarządców infrastruktury kolejowej** – projekt tzw. „żółta naklejka”. Dodatkowe oznakowanie umożliwia szybki kontakt użytkownika drogi, będącego uczestnikiem lub świadkiem awarii czy zdarzenia ze służbami ratowniczymi.

W przypadku awarii lub zdarzenia na przejeździe, po połączeniu z numerem 112 (w razie wypadku lub zagrożenia wypadkiem) lub numerem awaryjnym (w razie awarii) zgłaszający podaje indywidualny numer identyfikacyjny przejazdu. Dzięki przekazanej informacji operator numeru 112 lub pracownik kolejowy może precyzyjnie określić lokalizację przejazdu, co skraca czas reakcji działania służb w przypadku wystąpienia zagrożenia.

Skuteczność wdrożenia tego projektu jest uzależniona od przekazania informacji o „żółtej naklejce” jak największej liczbie użytkowników przejazdów kolejowo-drogowych i przejść dla pieszych.

Na podstawie informacji przekazanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.:

- Od początku uruchomienia programu - tj. od czerwca 2018 r. operatorzy numeru alarmowego 112 odebrali:
 - **10476 zgłoszeń**
(w tym: w 2018 r. – 417 zgłoszeń
w 2019 r. – 4352 zgłoszenia
w 2020 r. – 5707 zgłoszeń)
- W roku 2020 dzięki połączeniu alarmowemu z numerem 112:
 - wprowadzono ograniczenie prędkości jazdy pociągów w celu zapewnienia bezpieczeństwa pasażerów i osób korzystających z przejazdów kolejowo-drogowych w 438 przypadkach,
 - wstrzymano prowadzenie ruchu pociągów na liniach kolejowych w 167 przypadkach.

Ponadto w celu uniknięcia zdarzeń kolejowych w 2020 roku odnotowano użycie sygnału „Alarm” nadawanego drogą radiową w systemie Radio-stop.

Łącznie w 2020 roku w PKP PLK S.A. odnotowano **691** przypadki użycia sygnału „Alarm” z czego 641 stanowiło nieuzasadnione użycie. W odniesieniu do roku 2019 wzrosła ogólna liczba przypadków użycia sygnału „Alarm” (z 660 do 691). Natomiast liczba uzasadnionych przypadków nadania sygnału wzrosła niemal dwukrotnie (wzrost z 26 w 2019 r. do 50 przypadków w 2020 r.). Użycie sygnału „Alarm” nastąpiło przez pracowników zatrudnionych na stanowiskach:

- maszynisty – w 21 przypadkach uznanych za uzasadnione oraz 99 przypadkach uznanych za nieuzasadnione,
- dyżurnego ruchu – w 17 przypadkach uznanych za uzasadnione oraz w 13 przypadkach uznanych za nieuzasadnione,
- dróżnika przejazdowego – w 12 przypadkach uznanych za uzasadnione oraz w 5 przypadkach uznanych za nieuzasadnione,
- innych: pracownik serwisu, pracownik przewoźnika, pracownik PKP PLK S.A. usterka radiotelefonu – w 36 przypadkach,

oraz

- nieznanych sprawców - użycie w 488 przypadkach w sposób niuprawniony przez osoby spoza systemu kolejowego.

W ciągu całego 2020 r. , na ogólną liczbę 691 przypadków użycia sygnału „Alarm” stwierdzono 488 przypadków, w których nie ustalono nadawcy, co stanowi ponad 70% tych zgłoszeń. Nieuzasadnione przypadki użycia sygnału „Alarm” najliczniej zaobserwowano wśród grupy zawodowej maszynistów – tj. 99 przypadków.

Pozostali zarządcy infrastruktury kolejowej inni niż PKP PLK S.A. :

UTK poinformował, że do dnia 31 grudnia 2020 r. do systemu 112 zgłoszonych było 346 przejazdów kolejowo-drogowych, zarządzanych przez zarządców innych niż PKP PLK S.A.

W 2020 r. Prezes UTK kontynuował prace dotyczące koordynacji działań związanych z dodatkowym oznakowaniem naklejką identyfikacyjną przejazdów kolejowo-drogowych i przejść w poziomie szyn, zawierającym niezbędne informacje dla operatora numeru alarmowego 112 u pozostałych zarządców infrastruktury.

W 2020 r. dziesiąty autoryzowany zarządca infrastruktury kolejowej – CARGOTOR sp. z o.o. włączony został do systemu 30 stycznia 2020 r. **Obecnie projekt został wdrożony przez wszystkich autoryzowanych zarządców infrastruktury.**

W ramach prac nad rozszerzeniem funkcjonowania systemu oznakowania przejazdów w 2020 r. UTK podjął rozmowy z Warszawską Koleją Dojazdową sp. z o.o., w zakresie włączenia również przejazdów kolejowo-drogowych zlokalizowanych na liniach kolejowych tego zarządcy infrastruktury, do systemu numeru 112. Wdrożenie projektu planowane jest na 2022 r.

Aby system alarmowy mógł sprawnie działać, konieczna jest ścisła współpraca pomiędzy Ministerstwem Spraw Wewnętrznych i Administracji (MSWiA), Głównym Urzędem Geodezji i Kartografii (GUGiK) oraz zarządcami infrastruktury. PKP PLK S.A. taką koordynację realizuje we własnym zakresie, natomiast w przypadku pozostałych autoryzowanych zarządców infrastruktury koordynacja prac w zakresie aktualizacji bazy przejazdów kolejowo-drogowych i przejść w poziomie szyn, realizowana jest przez pracowników Urzędu Transportu Kolejowego przy współpracy z PKP PLK S.A. Dzięki temu zapewniana jest wiarygodność i aktualność danych będących w dyspozycji operatorów numeru 112.

Prezes UTK w dalszym ciągu koordynuje prace w zakresie aktualizacji bazy danych i jej przekazywania do właściwych podmiotów. Autoryzowani zarządcy infrastruktury inni niż PKP PLK S.A., którzy wdrożyli projekt „żółtej naklejki” w celu utrzymania trwałości projektu, zobowiązani zostali przez Prezesa UTK do aktualizacji baz danych o przejazdach, a także weryfikacji „na gruncie” prawidłowości ich oznakowania indywidualnym numerem identyfikacyjnym. W przypadku konieczności zmiany ww. danych każdorazowo przekazują zaktualizowany wykaz przejazdów kolejowo-drogowych i przejść w poziomie szyn do Prezesa UTK.

Wdrożenie innowacyjnych systemów monitoringu na przejazdach kolejowo-drogowych - początki projektu i założenia systemów (na podstawie informacji przekazanych przez UTK).

Podstawą działania innowacyjnych systemów zabezpieczenia przejazdów kolejowo-drogowych kategorii D są dwie funkcjonalności:

- 1) ostrzeganie kierowców o zbliżaniu się do przejazdu oraz
- 2) monitorowanie przestrzegania przez nich obowiązujących przepisów.

Zasada działania omawianych systemów polega na wykrywaniu pojazdów drogowych dojeżdżających do przejazdu i ostrzeganiu kierowców o niebezpieczeństwie związanym z przekraczaniem linii kolejowej. Funkcja ostrzegania może być realizowana na różne sposoby, np. poprzez podświetlenie odpowiednich znaków drogowych czy zamontowanie urządzenia wyświetlającego stosowne komunikaty. Tego typu informacje mogą być dodatkowo uzależnione np. od prędkości zbliżania się pojazdu (komunikat zachęcający do ograniczenia prędkości). Sposób zachowania się systemu może być modyfikowany np. poprzez losowy dobór wyświetlanych komunikatów.

Drugim elementem omawianych systemów jest wsparcie egzekwowania obowiązujących przepisów dzięki wyposażeniu przejazdu kolejowo-drogowego w kamerę i stosowne oprogramowanie analizujące otrzymany z niej obraz. Tego typu rozwiązanie umożliwia identyfikację przypadków nieprzestrzegania przepisów, np. niezatrzymania się przed znakiem „Stop” czy przekroczenia dozwolonej prędkości. W połączeniu z możliwością automatycznego odczytu numeru rejestracyjnego pojazdu, urządzenie może generować informacje dotyczące naruszeń przepisów i przekazywać je automatycznie do odpowiednich służb, których zadaniem będzie podjęcie właściwych działań egzekwujących przepisy.

Pierwszym zamontowanym systemem był system, **zamontowany w lipcu 2020 r. w miejscowości Imielin na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii A na linii kolejowej nr 138 w km 12,897.**

Do końca marca 2021 r. na przejazdach kolejowo-drogowych zabudowanych było 5 czynnych systemów. Cztery z nich znajdują się w lokalizacjach:

- na przejeździe kat. D w km 8,283 linii 326 (w miejscowości Pasikurówce),
- na przejeździe kat. B w km 1,286 linii 341 (Bielawa ul. Bohaterów Getta),
- na przejeździe kat. C w km 2,690 linii 341 (Bielawa ul. Ceglana),
- na przejeździe kat. B w km 100,843 linii 274 (DK 5 Sędziszów).

W każdej z tych 4 lokalizacji zamontowane są po 4 kamery (po dwie z każdej strony przejazdu), w sumie 16 kamer. Docelowo planuje się wdrożenie systemu również na przejazdach innych kategorii niż D.

Drugim obecnie zamontowanym jest system IVA Inteligentnej Analityki Video, na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii A w km 26,910 w Lokalnym Centrum Sterowania (LCS) Władysławowo na linii kolejowej nr 213. System ten wyróżnia się zastosowaniem na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii A, co automatycznie wiąże się z możliwością rozszerzenia katalogu analizowanych i rejestrowanych zagrożeń. Dodatkową funkcjonalnością jest nadawanie komunikatów o zagrożeniu dla pieszych, którzy wtargnęli w obszar przejazdu przy zamkniętych rogatkach.

Przy użyciu zamontowanych systemów możliwe jest wygenerowanie kompleksowej analizy np. na temat natężenia ruchu w danej lokalizacji, co może wpłynąć na podjęcie decyzji o zmianie kategorii przejazdu.

Według informacji uzyskanych z analiz danych w okresie testowego uruchomienia, poprawa zachowania użytkowników przejazdów następowała w momencie ich zamontowania. Użytkownicy przejazdów stopniowo wracali jednak do swoich błędnych zachowań wraz z upływem czasu, gdy za naruszenia w postaci np. niezatrzymania się przed znakiem „Stop” nie spotykały ich żadne konsekwencje prawne. Mając na uwadze tę informację można wywnioskować, że nałożenie mandatu jest realnym środkiem wymuszającym dyscyplinę na użytkownikach przejazdów kolejowo-drogowych, a co za tym idzie przyczynia się do podniesienia poziomu bezpieczeństwa.

W ocenie Komisji i Prezesa UTK opisywane systemy stanowią bardzo obiecujące rozwiązanie dla zwiększenia poziomu bezpieczeństwa na przejazdach kategorii D. Funkcjonalność zbliżona do fotoradarów na drogach zapewni wysoką skuteczność oddziaływania. Jest to szczególnie istotne w świetle znacznej liczby przejazdów kolejowo-drogowych kategorii D w Polsce.

Warunkiem sukcesu - wynikającego z wdrożenia tego rodzaju urządzeń na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii D, jest umożliwienie automatycznego egzekwowania obowiązujących przepisów przez odpowiednie instytucje.

7. Pozostałe aspekty związane z funkcjonowaniem Komisji w 2020 r.

W 2020 r. Komisja prowadziła działalność realizując zaplanowane cele i wyzwania, na podstawie przyznanych środków finansowych na ten rok. W ramach przydzielonych środków finansowych zatrudnionych było 12 stałych członków Komisji, a od października 2020 r. – zatrudnionych było 11 stałych członków Komisji.

W ramach swoich działań Komisja współpracowała z innymi komórkami organizacyjnymi Ministerstwa Infrastruktury i Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji między innymi w zakresie analizy projektów aktów prawnych, programów branżowych, przygotowywania budżetu czy spraw organizacyjnych i personalnych.

Działania Komisji dotyczyły m.in. :

- współpracy z Urzędem Transportu Kolejowego (UTK),
- współpracy z komisjami kolejowymi prowadzącymi postępowania w sprawie ustalenia przyczyn i okoliczności zaistniałych zdarzeń,
- wyjazdów członków stałych Komisji na miejsce zaistniałych zdarzeń na podstawie otrzymywanych zgłoszeń – (wyjazdy do 27 zdarzeń); podjęcie postępowań w sprawie wypadku lub incydentu o ile zaistniał on w okolicznościach uzasadniających podjęcie takiego badania (8 decyzji Przewodniczącego PKBWK),

- współpracy z prokuraturami i policją, na miejscu zdarzenia i w późniejszych etapach postępowania zgodnie z zawartym porozumieniem i obowiązującymi przepisami,
- współpracy z organizatorami szkoleń i konferencji w zakresie prezentacji prac Komisji oraz sposobu prowadzenia dochodzeń związanych ze zdarzeniami kolejowymi (poważnymi wypadkami, wypadkami i incydentami) przez komisje kolejowe oraz udziału w spotkaniach i naradach w przedsiębiorstwach kolejowych, dotyczących oceny stanu bezpieczeństwa w transporcie kolejowym,
- udziału członków Komisji w cyklicznych szkoleniach organizowanych dla np. Policji, Prokuratury oraz podmiotów rynku kolejowego,
- udziału członków Komisji w seminariach i konferencjach dotyczących bezpieczeństwa w transporcie kolejowym,
- współpracy z zarządcami dróg publicznych różnego szczebla (powiatowe, gminne), po zaistniałych zdarzeniach kolejowych na przejazdach kolejowo-drogowych,
- współpracy z krajowymi organami dochodzeniowymi innych krajów UE,
- udziału w posiedzeniach i współpracy z Agencją Kolejową Unii Europejskiej (EUAR),
- współpracy z komórkami Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji w obszarze projektowania zmian przepisów krajowych (m.in. w zakresie zawartości Raportu w związku z wejściem w życie Rozporządzenia UE w tej sprawie oraz rozporządzeniem w sprawie wzoru legitymacji członka stałego Komisji),
- współpracy z komórkami organizacyjnymi Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji m.in. z Dyrektorem Generalnym MSWiA, Departamentem Ochrony Ludności i Zarządzania Kryzysowego, Biurem Kadr, Szkolenia i Organizacji, Biurem Administracyjno-Finansowym, Departamentem Prawnym oraz Departamentem Teleinformatyki,
- współpracy z Głównym Inspektoratem Transportu Drogowego (GITD) – w sprawie urządzeń monitorujących wykroczenia kierowców w rejonie przejazdów kolejowo-drogowych.

8. Zadania PKBWK na rok 2021

W ramach bieżącej działalności Komisji w 2021 r. niezbędna będzie realizacja m.in. następujących działań:

- prowadzenie postępowań przez Komisję wynikających z przepisów krajowych,
- wdrożenie *Rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 202/572 z dnia 24 kwietnia 2020 r. dotyczące struktury sprawozdań stosowanej na potrzeby sprawozdań* - opracowanie zawartości raportu z dostosowaniem do istniejących określeń występujących w przepisach krajowych,

- wyjazdy członków Komisji na miejsca zaistniałych zdarzeń kolejowych na podstawie otrzymywanych zgłoszeń,
- podjęcie postępowań w sprawie wypadku lub incydentu o ile zaistniał on w okolicznościach uzasadniających podjęcie takiego badania,
- szkolenia członków stałych Komisji w celu uaktualnienia wiedzy w zakresie niezbędnym do realizacji zadań Komisji,
- aktualizacja i prowadzenie bazy danych zarejestrowanych zdarzeń kolejowych,
- aktualizacja listy członków doraźnych i ekspertów prowadzonej przez Przewodniczącego Komisji,
- współpraca z UTK, w szczególności w zakresie zaleceń przekazywanych do realizacji Prezesowi UTK zgodnie z jego kompetencjami i innych działań w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego,
- analiza wniosków skierowanych do Przewodniczącego Komisji przez zarządców, przewoźników kolejowych, użytkowników bocznic kolejowych, ministra właściwego do spraw transportu, ministra właściwego do spraw wewnętrznych, Prezesa UTK lub państw członkowskich Unii Europejskiej, np. w sprawie o podjęcie postępowania przez Komisję,
- współpraca z komórkami organizacyjnymi Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji po wprowadzeniu *ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym* w związku ze zmianami wynikającymi z wdrożenia tzw. IV pakietu kolejowego Unii Europejskiej,
- współpraca z komórkami organizacyjnymi Ministerstwa Infrastruktury m.in. z Departamentem Kolejnictwa (DTK), Sekretarzem Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (SKR), Departamentem Prawnym (DP) i Departamentem Dróg Publicznych w zakresie poprawy bezpieczeństwa i zmian regulacji prawnych dotyczących kierujących pojazdami drogowymi zbliżających się i przekraczających przejazdy kolejowo-drogowe,
- współpraca z Głównym Inspektorem Transportu Drogowego (GITD) – w sprawie wykorzystania pilotażowego monitoringu zastosowanego w rejonie przejazdów kolejowo-drogowych,
- udział w spotkaniach z przedstawicielami krajowych organów dochodzeniowych (NIB) innych krajów UE oraz Agencji Kolejowej Unii Europejskiej (EUAR) w ramach posiedzeń plenarnych i zespołów roboczych - wymiana doświadczeń i wiedzy,
- współpraca i udział w zespołach roboczych i szkoleniach organizowanych przez Agencję Kolejową Unii Europejskiej,
- udział w spotkaniach z Prokuraturą i Policją,
- udział w konferencjach, naradach warsztatach i seminariach,

- kontynuowanie szkoleń w ramach doskonalenia zawodowego przedstawicieli organów prowadzących postępowania karne, komisji kolejowych i Komisji,
- udział w wizjach lokalnych i badaniach związanych z zaistniałymi zdarzeniami,
- współpraca i wymiana doświadczeń z Państwową Komisją Badania Wypadków Lotniczych (PKBWL) i Państwową Komisją Badania Wypadków Morskich (PKBWM),
- nadzór nad przestrzeganiem założeń budżetu Komisji na 2021 r.

9. Podsumowanie

W roku 2020 r. całkowita liczba zdarzeń zgłoszonych Komisji zmniejszyła się o 7,4% w stosunku do roku poprzedniego.

W zakresie poważnych wypadków nastąpił wzrost (o 50,0 %), natomiast spadek wypadków o 20,6%, a incydentów o 1,0%.

W 2020 roku zaistniało 6 poważnych wypadków – w tym 4 zaistniały na przejazdach kolejowo-drogowych: po 1 na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii B i D oraz dwa na przejeździe kategorii C. W 2019 r. zanotowano – po 1 poważnym wypadku na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii B, C i D. Na przejazdach kategorii A nie zaistniały poważne wypadki w 2020 r., natomiast zaistniało 5 wypadków co stanowi spadek o 4 wypadki w stosunku do roku poprzedniego (w 2019 r. zaistniało 9 wypadków kategorii B). Na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii B w 2020 r. zaistniał 1 wypadek mniej (w 2020 r. – 13, a w roku 2019 - 14). Na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii C zaistniały w 2020 roku - 2 poważne wypadki, natomiast w 2019 r. – 1 poważny wypadek. Niepokojącym zjawiskiem jest w 2020 r. zaistnienie po 1 poważnym wypadku kategorii A13 i A23 (w 2019 r. w tych kategoriach poważne wypadki nie zaistniały).

W 2020 r. zaistniało ponad 37 zdarzeń polegających na wjechaniu pojazdu drogowego i uderzeniu w bok pojazdu kolejowego znajdującego się w pociągu podczas przekraczania przejazdów kolejowo-drogowych kategorii D, C a także B.

Z analizy liczby zaistniałych zdarzeń wynika, niepokojący wzrost (o 101 incydentów) zdarzeń kwalifikowanych do kategorii C64 (w roku 2020 zanotowano 356 incydentów, a w roku 2019 – 255) tj. *złośliwe, chuligańskie lub lekkomyślne występki (np. obrzucenie pociągu kamieniami, kradzież ładunku z pociągu lub składu manewrowego będącego w ruchu, ułożenie przeszkody na torze, dewastacja urządzeń energetycznych, łączy, sterowania ruchem kolejowym lub nawierzchni oraz ingerencja w te urządzenia), bez poszkodowanych lub negatywnych konsekwencji dla mienia lub środowiska, stanowiące zagrożenie dla pasażerów lub pracowników pociągu*. Do kategorii C64 przez komisje kolejowe kwalifikowane są incydenty, polegające na wjeździe i pozostawianiu pojazdów drogowych w strefie niebezpiecznej przejazdu, pomiędzy zamkniętymi półrogatkami (rogatkami).

W 2020 r. zaistniało 356 zdarzeń kategorii C64 w tym: ponad 70 obrzuceń pociągów oraz ponad 235 udokumentowanych przypadków zamknięcia pojazdów drogowych (w strefie niebezpiecznej) na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii B między rogatkami (poza skrajnią toru). Zaistniałe zdarzenia obrzuceń pociągów (kamieniami lub innymi przedmiotami) stwarzają zagrożenia dla zdrowia i życia pasażerów lub pracowników obsługujących pociągi.

Należy nadmienić, że przedstawione dane liczbowe dotyczące zamknięć pojazdów drogowych w strefie niebezpiecznej na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii B, oparte są tylko na informacjach przekazanych przez komisje kolejowe w *Protokołach ustaleń końcowych*. Natomiast w praktyce istnieje dużo większa liczba tego typu zdarzeń - część tych incydentów jest również kwalifikowana do kategorii C66. Należy podkreślić, że nie wszystkie zdarzenia są zgłaszane (gdyż, po bezkolizyjnym zjeździe pociągu z przejazdu kolejowo-drogowego kierującemu pojazdem drogowym, roгатki podnoszą się samoczynnie umożliwiając, mimo nie przestrzegania przepisów o ruchu drogowym przy przekraczaniu tych przejazdów, odjechać bezkarnie).

Pozytywnym jest spadek liczby poszkodowanych (zabitych) zarejestrowanych w ewidencji wszystkich wypadków kolejowych tj. o 6,3%. Należy zwrócić uwagę na kategorię B34, która została uaktualniona na dzień 26 sierpnia 2021 r. Liczba zdarzeń w statystyce w tej kategorii jest znacznie mniejsza, niż zanotowana na dzień 31 grudnia 2020 r. z uwagi na zakończone postępowania prokuratury i zmianę zakwalifikowania części zdarzeń kategorii B34 do zdarzeń kwalifikowanych jako „samobójstwo” lub „próbę samobójczą”.

W porównaniu z rokiem 2019, w 2020 r. nastąpił nieznaczny spadek liczby wypadków kategorii B34 (ze 141 zaistniałych w 2019 r. do 137 w roku 2020).

Pozytywnym zjawiskiem jest spadek liczby incydentów kategorii C68 (w 2020 roku zaistniało 221, a w 2019 – zaistniało 261 incydentów). Jednak liczba tych zdarzeń jest nadal duża, co powinno mobilizować komisje kolejowe do bardziej wnikliwych analiz przyczyn i wyjaśnienia okoliczności ich powstawania, w celu dalszego minimalizowania zagrożeń. Zwłaszcza, że w 2020 r., zagrożenia te „przeistoczyły się” w zaistnienie 9 wypadków kategorii B08 i 5 incydentów kategorii C47 (tj. zbiegnięcia pojazdów kolejowych).

W ewidencji zdarzeń EwZd odnotowano wzrost o ponad 58% incydentów kategorii C50 (z 17 incydentów w 2019 r. do 27 w 2020 r.) dotyczących niewłaściwego załadowania, rozładowania i zabezpieczenia ładunku. W tej sprawie Komisja przygotowała zalecenie dla przewoźników i podmiotów odpowiedzialnych za organizację przewozów towarowych.

W 2020 r. odnotowano również wzrost liczby wypadków kategorii B15 z zaistniałych 14 w 2019 r. do 21 w 2020 r. (wzrost o 50% w stosunku do roku poprzedniego). W tej sprawie Komisja przygotowała również zalecenie dla zarządców infrastruktury kolejowej.

W 2020 r. w systemie Ewidencji Zdarzeń Kolejowych (EwZd), zanotowano nieznaczny spadek liczby zgłoszonych incydentów o 1,0 % w stosunku do roku poprzedniego. W odniesieniu do

wypadków zaistniałe incydenty generują mniejsze straty materialne i mniejszą liczbę osób poszkodowanych. Niemniej jednak utrzymująca się ich duża liczba, stanowi istotną informację o istniejących zagrożeniach, które podmioty rynku kolejowego powinny poddać monitorowaniu w ramach posiadanych systemów zarządzania bezpieczeństwem i systemów zarządzania utrzymaniem. Incydenty kategorii C54, C64, C68 stanowią łącznie ponad 61% wszystkich incydentów zaistniałych w 2020 r.

Na uwagę zasługuje ogólnie mniejsza liczba poważnych wypadków i wypadków (A19, A20 i A21 oraz B18, B19, B20 i B21) na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii A, B, C i D. W 2020 r., w porównaniu do roku poprzedniego nastąpił spadek ogólnej liczby wypadków o ponad 17,7%.

Wnikliwej analizie i eliminacji zagrożeń (nieprawidłowości) powinny być poddane zdarzenia, zaistniałe podczas prowadzenia robót inwestycyjnych i modernizacyjnych. Zdarzenia związane z inwestycjami najczęściej są kwalifikowane do kategorii B09 i C51. Kategorie zdarzeń B09 i C51 związane z uszkodzeniem lub złym utrzymaniem budowli obejmują również niewłaściwe wykonywanie robót inwestycyjnych i modernizacyjnych (np. najechanie pojazdu kolejowego na pozostawione sprzęty (materiały) na torze lub w skrajni toru. Ponadto oprócz powyższych kategorii, zdarzenia zaistniałe w związku nieprawidłowościami podczas wykonywania napraw infrastruktury, robót inwestycyjnych i modernizacyjnych były kwalifikowane przez komisje kolejowe do innych kategorii. W poprzednim roku nastąpił spadek liczby wypadków kategorii B09 - z 52 w 2019 r. do 33 w 2020 r., a incydentów kategorii C51 spadek - z 49 w 2019 r. do 38 w 2020 r. Pomimo spadku liczba tych zdarzeń jest nadal znacząca i podlegać winna wnikliwej uwadze przez sprawujących nadzór i organizujących te prace.

Najczęściej występującymi nieprawidłowościami związanymi ze zdarzeniami w zakresie inwestycji i modernizacji oraz naprawami nawierzchni i torów jest:

- **nieprzestrzeganie tymczasowych regulaminów** prowadzenia robót oraz wewnętrznych instrukcji zarządcy,
- **opracowanie regulaminów w sposób uproszczony** nie obejmujący wszystkich zagrożeń bezpieczeństwa wykonywanych robót,
- **nieprawidłowe zabezpieczenie miejsca robót** – starcia pojazdów kolejowych z obiektami wchodzącymi w skrajnię toru czynnego – najczęściej z pojazdami pracującymi na placu budowy (koparki, wywrotki), nieprawidłowo składowane materiały (podkłady, szyny itp.), kolizje z pojazdami drogowymi powstałe na skutek braku strzeżenia przejazdu kolejowo-drogowego przez uprawnionego pracownika, uszkodzenie taboru przez tłuczeń z pracującej na sąsiednim torze oczyszczarki tłuczni, czy piaskowania konstrukcji remontowanego mostu,
- **nieprawidłowe postępowania użytkowników przejazdów kolejowo-drogowych**, zlokalizowanych w obrębie prowadzonych robót,

- **niezachowanie należytej ostrożności podczas wykonywania robót** – potrącenia pracowników przez pociągi poruszające się po torze czynnym bez ograniczenia prędkości, w sąsiedztwie wykonywanych robót,
- **nieprawidłowe ułożenie drogi przebiegu** – prawidłowość ułożenia drogi przebiegu nie weryfikowanej przez urządzenia srk, wyłączone z powodu prowadzonych robót,
- **niezatrzymanie pojazdu w miejscu w którym powinien się zatrzymać** (np. przed tarczą manewrową lub rozjazdami podczas zjazdu z miejsca robót, rozpoczęcie jazdy bez wymaganego zezwolenia bez uzgodnienia z dyżurnym ruchem),
- brak ścisłej współpracy w obszarze inwestycji i eksploatacji, brak właściwej komunikacji w pionie inwestycji i Zakładów Linii Kolejowych.

W dniu 11 stycznia 2020 r. zaistniał, poważny wypadek kategorii A23, w którym doszło do potrącenia ze skutkiem śmiertelnym (poza przejściami i przejazdami) pracownika wykonawcy robót inżynierskich firmy ZRI Chrobok, znajdującego się w skrajni (między samochodem a taborem pociągu roboczego) toru nr 1 oraz do najechania (starcia) prawą stroną samochodu dostawczego marki Mercedes będącego własnością firmy ZRI Chrobok. Powyższe doszło podczas zjazdu z zamkniętego toru nr 1, pociągu roboczego Rob 1 składającego się z 3 wagonów platform i palownicy - pchanego przez lokomotywę SM42-9288.

W dniu 9 marca 2020 r. zaistniał również poważny wypadek kategorii A13, w którym nastąpiło najechanie pociągu prowadzonego lokomotywą E186-261 wjeżdżającego z toru nr 1 szlaku Szymankowo – Tczew na drezynę WMB10-182 (PKP PLK S.A.). Drezyna zjechała z toru zamkniętego nr 2 po pominięciu semafora wjazdowego "P" wskazującego sygnał "STÓJ" i tarczy manewrowej Tm12 wskazującej - "Jazda manewrowa zabroniona", zatrzymując się na rozjeździe nr 26 wchodzącego w drogę przebiegu pociągu LTE 555122. Wykolejeniu i zniszczeniu uległa drezyna WMB 10-182, uszkodzona została: lokomotywa E 186-261, bramka sieci trakcyjnej w lokacie 287-5, nawierzchnia kolejowa na długości 224 m wraz z urządzeniami srk.

W wyniku zdarzenia zginął kierujący pojazdem kolejowym WMB10-182 oraz jadący z nim monter nawierzchni - pracownicy PKP PLK S.A.

Z analizy zdarzeń zgłoszonych do PKBWK w 2020 r. wynika duża liczba zdarzeń kolejowych zaistniałych – na bocznicach kolejowych – tj. 141 (w tym 110 zakwalifikowanych do kategorii wypadki kolejowe oraz 31 do kategorii incydenty kolejowe). Liczba zdarzeń kolejowych na bocznicach kolejowych stanowi ponad 8,0% wszystkich zdarzeń kolejowych zarejestrowanych w ewidencji PKBWK w 2020 r.

Komisja w niniejszym raporcie wydała szereg zaleceń służących zdaniem Komisji - poprawie bezpieczeństwa w transporcie kolejowym.

Komisja w 2020 r. wypełniała swoje ustawowe obowiązki, jednocześnie nie przekraczając założeń budżetu na rok 2020 r. Realizowała je przy efektywnej współpracy z wieloma podmiotami, przede

wszystkim z: komisjami kolejowymi, krajowymi organami dochodzeniowymi innych krajów UE, zarządcami infrastruktury i przewoźnikami kolejowymi, UTK oraz Agencją Kolejową Unii Europejskiej.

10. Dane kontaktowe i teleadresowe PKBWK wg stanu na dzień 1 sierpnia 2021 r.

Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych ul. Chałubińskiego 4/6 budynek A 00-928 Warszawa CZŁONKOWIE STALI:	
Tadeusz Ryś Przewodniczący PKBWK telefon (0-22) 630-14-33, fax (0-22) 630-14-39	Jan Andrzej Młynarczyk Zastępca Przewodniczącego PKBWK telefon (0-22) 630-14-34, fax (0-22) 630-14-39
Rafał Leśniowski Zastępca Przewodniczącego PKBWK telefon (0-22) 630-14-35, fax (0-22) 630-14-39	 Członek stały PKBWK (wakat od 1 października 2020 r.)
Henryk Zgrzebnicki Sekretarz PKBWK telefon (0-22) 630-14-30, fax (0-22) 630-14-39	Barbara Pióro Pracownik obsługi Komisji: telefon (0-22) 630-14-33, fax (0-22) 630-14-39, e-mail: pkbwbk@mswia.gov.pl
Oddział w Katowicach ul. Rolna 43 40-555 Katowice	Oddział w Poznaniu ul. Składowa 4 61-897 Poznań
Karol Trzosiński Członek stały PKBWK koordynujący pracę Oddziału w Katowicach telefon (0-32) 607-24-65	Benedykt Kugielski Członek stały PKBWK koordynujący pracę Oddziału w Poznaniu telefon (0-61) 225-51-00
Grzegorz Skarwecki Członek stały PKBWK - Oddział w Katowicach telefon (0-32) 607-24-64	Dionizy Jędrzych Członek stały PKBWK - Oddział w Poznaniu telefon (0-61) 225-51-01
Tomasz Resiak Członek stały PKBWK - Oddział w Katowicach telefon (0-32) 607-24-64	Tomasz Aleksandrowicz Członek stały PKBWK - Oddział w Poznaniu telefon (0-61) 225-51-01
Wiesław Trepka Członek stały PKBWK - Oddział w Katowicach telefon (0-32) 607-24-64	
Telefon dyżurny 510 126 711	

Strona internetowa PKBWK

Strona Komisji dostępna jest pod adresem:

www.gov.pl

zakładka: *Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji* → *Co robimy* → *Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych*

<https://www.gov.pl/web/mswia/panstwowa-komisja-badania-wypadkow-kolejowych>

W ramach strony Komisji dostępne informacje i dokumenty są pogrupowane na następujące działy:

- natychmiastowe zgłaszanie zdarzeń (art. 28g),
- pisemne zawiadamianie o zdarzeniach kolejowych (§ 7),
- o Komisji,
- prawo i dokumenty,
- raporty,
- ochrona danych osobowych (zgodnie z RODO).

ZAŁĄCZNIK „A”
do Raportu Roczego za rok 2020
Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych
Informacje na temat realizacji zaleceń PKBWK wydanych w 2020 r.
(na podstawie informacji z Urzędu Transportu Kolejowego)

W ramach nadzoru nad realizacją zaleceń PKBWK przez podmioty rynku kolejowego, Prezes UTK dokonał analizy skierowanych do niego zaleceń z nw. raportów i po wprowadzeniu zmian do ich treści przekazał je do realizacji zarządom, przewoźnikom kolejowym, podmiotom odpowiedzialnym za utrzymanie pojazdów kolejowych oraz podmiotom eksploatującym pojazdy specjalne.

- 1) Raport Nr PKBWK/01/2020 z badania wypadku kategorii B13 zaistniałego w dniu 19 maja 2019 r. o godz. 15:25 na stacji Rybnik Towarowy, w torze nr 308, km 43,450 linii kolejowej nr 140 Katowice Ligota – Nędza.
- 2) Raport Nr PKBWK/02/2020 z badania poważnego wypadku kategorii A20 zaistniałego w dniu 15 czerwca 2019 r. o godz. 18:22 na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii C, zlokalizowanym na szlaku Kąty Wrocławskie – podg. Mietków, w torze nr 2, w km 22,788 linii kolejowej nr 274 Wrocław Świebodzki – Zgorzelec.
- 3) Raport Nr PKBWK/03/2020 z badania poważnego wypadku kategorii A19 zaistniałego w dniu 03 lipca 2019 r. o godz. 08:50 na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii B, zlokalizowanym na szlaku Wargowo – Złotniki, w torze zamkniętym nr 2, w km 13,916 linii kolejowej nr 354 Poznań Główny PoD – Piła Główna.
- 4) Raport Nr PKBWK/04/2020 z badania poważnego wypadku kategorii A21 zaistniałego w dniu 2 sierpnia 2019 r. o godz. 19:42 na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii D, zlokalizowanym na szlaku Starzyny – Koniecpol, w torze nr 1, w km 34,751 linii kolejowej nr 64 Kozłów – Koniecpol.
- 5) Raport Nr PKBWK/05/2020 z badania incydentu kolejowego kategorii C41 zaistniałego w dniu 30 lipca 2019 r. o godz. 16:53 na stacji Złocieniec, w torze nr 2, w km 114,131 linii kolejowej nr 210 Chojnice – Runowo Pomorskie.
- 6) Raport Nr PKBWK/06/2020 z badania wypadku kategorii B11 zaistniałego 8 sierpnia 2019 r. o godz. 23:18 na szlaku Tarnów Opolski – Opole Groszowice, w torze nr 1, w km 87,973 linii kolejowej nr 132 Bytom – Wrocław Główny.
- 7) Raport Nr PKBWK/07/2020 z badania wypadku kolejowego kategorii B21 zaistniałego w dniu 17 lutego 2020 r. na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii D, zlokalizowanym na szlaku Czerwonak – Bolechowo, w torze nr 1, w km 7,765 linii kolejowej nr 356 Poznań Wschód – Bydgoszcz Główna.
- 8) Raport Nr PKBWK/08/2020 z badania poważnego wypadku kategorii A35 zaistniałego w dniu 28 października 2019 r. o godz. 12:55 na szlaku Paczyna – Toszek, w torze nr 1, w km 48,180 linii kolejowej nr 132 Bytom – Wrocław Główny.

- 9) Raport Nr PKBWK/09/2020 z badania poważnego wypadku kat. A23 zaistniałego w dniu 11 stycznia 2020 r. o godz. 04:35 na szlaku Szamotuły – Pęckowo, w torze nr 1, w km 34,102 linii kolejowej nr 351 Poznań Główny – Szczecin Główny.
- 10) Raport Nr PKBWK/10/2020 z badania poważnego wypadku kolejowego kategorii A19 zaistniałego w dniu 29 kwietnia 2020 r. o godz. 17:32 na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii B, na szlaku Bolechowo – Murowana Goślina w km 15,753 linii nr 356 Poznań Wschód – Bydgoszcz Główna.
- 11) Raport Roczny za rok 2019 z działalności PKBWK.

Analiza informacji o realizacji poszczególnych zaleceń – z odpowiedzi zadeklarowanych przez podmioty rynku kolejowego

Pod każdym zaleceniem wskazano **średni procent realizacji danego zalecenia**.

Średni procent realizacji zaleceń został określony przez UTK w oparciu o deklaracje adresatów danego zalecenia.

I. Zalecenia przekazane przez Prezesa UTK po analizie Raportu Nr PKBWK/01/2020 z badania wypadku kategorii B13 zaistniałego w dniu 19 maja 2019 r. o godz. 15:25 na stacji Rybnik Towarowy, w torze nr 308, km 43,450 linii kolejowej nr 140 Katowice Ligota – Nędza

PKBWK/01/2020_0_1 PKP CARGO S.A. podjęcie działania mające na celu wyeliminowanie nieprawidłowości stwierdzonych podczas postępowania PKBWK, polegającej na nieprawidłowym sporządzaniu karty próby hamulca (niezgodnie ze wzorem zawartym w załączniku nr 1 do rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 2 listopada 2006 r. w sprawie dokumentów jakie powinny znajdować się na pojeździe kolejowym (Dz. U. z 2006 r. Nr 9, poz. 63) oraz z instrukcją Cw-1 (Instrukcja obsługi i utrzymania w eksploatacji hamulców taboru kolejowego).

ADRESAT ZALECENIA: PKP CARGO S.A. (1 podmiot)

PROCENT REALIZACJI: **100%**

PKBWK/01/2020_0_2 PKP CARGO S.A. podjęcie działania mające na celu wyeliminowanie nieprawidłowości stwierdzonych podczas postępowania PKBWK, polegającej na prowadzeniu rozmów pomiędzy maszynistami przez prywatny telefon komórkowy podczas wykonywania uproszczonej próby hamulca.

ADRESAT ZALECENIA: PKP CARGO S.A. (1 podmiot)

PROCENT REALIZACJI: **100%**

PKBWK/01/2020_0_3 PKP CARGO S.A. podjęcie działania mające na celu wyeliminowanie nieprawidłowości stwierdzonych podczas postępowania PKBWK, polegającej na braku upewnienia się organizatora przewozów PKP CARGO S.A. o prawidłowym zestawieniu pociągu i jego gotowości do odjazdu, co jest naruszeniem postanowień procedury P/01 – Realizacja procesu przewozowego.

ADRESAT ZALECENIA: PKP CARGO S.A. (1 podmiot)

PROCENT REALIZACJI: **100%**

PKBWK/01/2020_0_4 KP CARGO S.A. podjęcie działania mające na celu wyeliminowanie nieprawidłowości stwierdzonych podczas postępowania PKBWK, polegającej na braku dokonania zapisów w książkach pokładowych pojazdów z napędem ST48-049 oraz SM42-1205 informacji o wypadku i zakończeniu pracy po otrzymaniu podmioty i przybyciu przedstawicieli komisji kolejowej.

ADRESAT ZALECENIA: PKP CARGO S.A. (1 podmiot)

PROCENT REALIZACJI: **100%**

PKBWK/01/2020_0_5 PKP CARGO S.A. podjęcie działania mające na celu wyeliminowanie nieprawidłowości stwierdzonych podczas postępowania PKBWK, polegającej na rozbieżności parametru czasu pomiędzy czasem zarejestrowanym w rejestratorze TELOC pojazdu SM42-1205 6Dg a czasem rzeczywistym oraz jazdą tej lokomotywy z niewłaściwymi wskazaniem parametru czasu (wskazanie w rejestratorze z opóźnieniem o 5 godzin i 10 minut).

ADRESAT ZALECENIA: PKP CARGO S.A. (1 podmiot)

PROCENT REALIZACJI: **100%**

PKBWK/01/2020_0_6 PKP CARGO S.A. podjęcie działania mające na celu wyeliminowanie nieprawidłowości stwierdzonych podczas postępowania PKBWK, polegającej na braku odnotowania w karcie próby hamulca, że w składzie pociągu znajduje się lokomotywa popychająca i że ostatnim pojazdem w składzie pociągu jest lokomotywa SM42-1205 oraz niedokonaniu zmian parametrów pociągu, tj. masy całkowitej, masy hamującej wymaganej i masy hamującej rzeczywistej.

ADRESAT ZALECENIA: PKP CARGO S.A. (1 podmiot)

PROCENT REALIZACJI: **100%**

PKBWK/01/2020_0_7 PKP CARGO S.A. podjęcie działania mające na celu wyeliminowanie nieprawidłowości stwierdzonych podczas postępowania PKBWK, polegającej na braku ujęcia w wykazie pojazdów kolejowych w składzie pociągu, że znajduje się w nim lokomotywa popychająca i ostatnim pojazdem w składzie pociągu jest lokomotywa SM42-1205.

ADRESAT ZALECENIA: PKP CARGO S.A. (1 podmiot)

PROCENT REALIZACJI: **100%**

PKBWK/01/2020_0_8 PKP CARGO S.A. podjęcie działania mające na celu wyeliminowanie nieprawidłowości stwierdzonych podczas postępowania PKBWK, polegającej na braku uwzględnienia w rejestrze zagrożeń PKP Cargo S.A. sytuacji wyprawienia pociągu bez wykonania uproszczonej próby hamulca z lokomotywą popychającą.

ADRESAT ZALECENIA: PKP CARGO S.A. (1 podmiot)

PROCENT REALIZACJI: **100%**

PKBWK/01/2020_0_9 PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. podjęcie działania mające na celu wyeliminowanie nieprawidłowości stwierdzonych podczas postępowania PKBWK, polegającej na występowaniu skorodowanych tabliczek semaforów w rejonie posterunku RTB, powodujących utrudnienie dla kierujących pojazdami trakcyjnymi w zakresie jazdy na odpowiednie tory przy braku numeracji torów na gruncie.

ADRESAT ZALECENIA: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (1 podmiot)

PROCENT REALIZACJI: **100%**

PKBWK/01/2020_0_10 PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. podjęcie działania mające na celu wyeliminowanie nieprawidłowości stwierdzonych podczas postępowania PKBWK, polegającej na nieprawidłowych zapisach w kontrolkach zajęcia torów wjazdowych (R-292) nastawni RTB oraz RTD, niezgodnych z obowiązującymi instrukcjami.

ADRESAT ZALECENIA: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (1 podmiot)

PROCENT REALIZACJI: **100%**

PKBWK/01/2020_0_11 PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. podjęcie działania mające na celu wyeliminowanie nieprawidłowości stwierdzonych podczas postępowania PKBWK, polegającej na niewłaściwym nadawaniu telefonogramów zapowiadawczych (niezgodnym ze wzorem z Instrukcji Ir-1) oraz wydawaniu poleceń za pomocą środków łączności bezprzewodowej niezgodnie ze wzorem w Instrukcji Ir 5.

ADRESAT ZALECENIA: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (1 podmiot)

PROCENT REALIZACJI: **100%**

PKBWK/01/2020_1 Certyfikowani przewoźnicy kolejowi, autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej oraz WKD i PKM ujmą w tematyce szkoleń okresowych zasady pracy manewrowej oraz jazdy z lokomotywą popychającą (w przypadku przewozów pasażerskich – o ile dotyczy).

ADRESACI ZALECENIA: certyfikowani przewoźnicy kolejowi, autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej oraz Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o. i Pomorska Kolej Metropolitalna S.A.

PROCENT REALIZACJI: **61%**

PKBWK/01/2020_2 Certyfikowani przewoźnicy kolejowi w ramach pouczeń okresowych przypomną zasady prawidłowego wykonywania uproszczonej próby hamulca zespolonego w pociągach z lokomotywą popychającą (w przypadku przewozów pasażerskich – o ile dotyczy) oraz przygotowania pociągu do drogi w zakresie bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

ADRESACI ZALECENIA: certyfikowani przewoźnicy kolejowi

PROCENT REALIZACJI: **55%**

PKBWK/01/2020_3 Autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej oraz Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o. i Pomorska Kolej Metropolitalna S.A. dokonają przeglądu posiadanych uregulowań dotyczących pracy manewrowej i zweryfikują je w zakresie omawiania pracy manewrowej między dyżurnym ruchu a organizatorem przewozów lub innym pracownikiem przewoźnika kolejowego organizującym pracę manewrową.

ADRESACI ZALECENIA: autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej oraz Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o. i Pomorska Kolej Metropolitalna S.A.

PROCENT REALIZACJI: **88%**

PKBWK/01/2020_4 Autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej oraz Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o. i Pomorska Kolej Metropolitalna S.A. w ramach pouczeń okresowych przypomną zasady prawidłowego prowadzenia kontrolek zajętości torów (lub innych dokumentów spełniających tożsamą funkcję), dzienników ruchu, zasady prowadzenia manewrów na stacji oraz prawidłowego prowadzenia rozmów z użyciem urządzeń radiołączności i łączności stacyjnej.

ADRESACI ZALECENIA: autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej oraz Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o. i Pomorska Kolej Metropolitalna S.A.

PROCENT REALIZACJI: **66%**

PKBWK/01/2020_5 Certyfikowani przewoźnicy kolejowi i autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej oraz Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o. i Pomorska Kolej Metropolitalna S.A. w celu wyegzekwowania przestrzegania przepisów wewnętrznych i instrukcji zwiększą nadzór nad:

- poprawnością formułowania radiogramów i telefonogramów,
- właściwym wykonywaniem prób hamulca,
- prawidłowym omawianiem i realizowaniem prac manewrowych.

ADRESACI ZALECENIA: Certyfikowani przewoźnicy kolejowi, autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej oraz Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o. i Pomorska Kolej Metropolitalna S.A.

PROCENT REALIZACJI: **70%**

II. Zalecenia przekazane przez Prezesa UTK po analizie Raportu Nr PKBWK/02/2020 z badania poważnego wypadku kategorii A20 zaistniałego w dniu 15 czerwca 2019 r. o godz. 18:22 na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii C zlokalizowanym na szlaku Kąty Wrocławskie – podg. Mietków, w torze nr 2, w km 22,788 linii kolejowej nr 274 Wrocław Świebodzki – Zgorzelec.

PKBWK/02/2020_0_1 PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Wałbrzychu podejmie działania w zakresie nieprawidłowości, polegającej na braku zabezpieczenia kamer na przejeździe w km 22,788 przy torze nr 2 przed wpływem warunków atmosferycznych. Odczyt z jednej kamery był niemożliwy – obiektyw całkowicie zamglony, z drugiej kamery obraz niewyraźny, zacieki deszczu na obiektywie.

ADRESAT ZALECENIA: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (1 podmiot)

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **100%**

PKBWK/02/2020_0_2 PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Wałbrzychu podejmie działania w zakresie nieprawidłowości, polegającej na braku opisów sygnalizatorów drogowych. Brak opisów został stwierdzony w 2017 roku podczas badania diagnostycznego. Do dnia wypadku nie wykonano zalecenia diagnostycznego.

ADRESAT ZALECENIA: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (1 podmiot)

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **100%**

PKBWK/02/2020_0_3 PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Wałbrzychu podejmie działania w zakresie nieprawidłowości, polegającej na niezgodnym z przepisami wewnętrznymi prowadzenie książki E1758 w kontenerze SSP.

ADRESAT ZALECENIA: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (1 podmiot)

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **100%**

PKBWK/02/2020_0_4 PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Wałbrzychu podejmie działania w zakresie nieprawidłowości, polegającej na braku skutecznego nadzoru nad prowadzeniem dokumentacji.

ADRESAT ZALECENIA: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A (1 podmiot)

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **100%**.

PKBWK/02/2020_0_5 POLREGIO sp. z o. o. podejmie działania w zakresie nieprawidłowości, polegającej na braku zapisu w rejestratorze HASLER TELOC 1500 pojazdu EP07P-2004 parametru ciśnienia powietrza w przewodzie głównym pociągu oraz w cylindrach hamulcowych.

ADRESAT ZALECENIA: POLREGIO sp. z o. o. (1 podmiot)

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **10%**

PKBWK/02/2020_0_6 POLREGIO sp. z o. o. podejmie działania w zakresie nieprawidłowości, polegającej na braku zabudowy kamer czołowych na pojeździe EP07P-2004 co jest niezgodne z rekomendacją PKBWK nr PKBWK-076-305/RL/R/11 z 22 listopada 2011 r.

ADRESAT ZALECENIA: POLREGIO sp. z o. o. (1 podmiot)

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **0%** (w trakcie realizacji)

PKBWK/02/2020_1 Autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej oraz Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o. w porozumieniu z zarządcami dróg podczas kontroli będą sprawdzać poprawność lokalizacji znaków drogowych w zakresie zgodności z obowiązującymi przepisami.

ADRESACI ZALECENIA: autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej i Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o.

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **72%**

PKBWK/02/2020_2 Certyfikowani przewoźnicy kolejowi zwiększą nadzór nad kontrolą poprawności rejestracji parametrów przez elektroniczne rejestratory w pojazdach kolejowych z napędem.

ADRESACI ZALECENIA: Certyfikowani przewoźnicy kolejowi

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **63%**

PKBWK/02/2020_3 Autoryzowani zarządcy infrastruktury oraz certyfikowani przewoźnicy kolejowi oraz Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o. omówią poważny wypadek na pouczeniach okresowych.

ADRESACI ZALECENIA: Autoryzowani zarządcy infrastruktury oraz certyfikowani przewoźnicy kolejowi oraz Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o.

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **51%**

III. Zalecenia przekazane przez Prezesa UTK po analizie Raportu Nr PKBWK/03/2020
z badania poważnego wypadku kategorii A19 zaistniałego w dniu 03 lipca 2019 r. o godz. 08:50 na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii B, zlokalizowanym na szlaku Wargowo – Złotniki, w torze zamkniętym nr 2, w km 13,916 linii kolejowej nr 354 Poznań Główny PoD – Piła Główna

PKBWK/03/2020_1 Autoryzowani zarządcy infrastruktury oraz Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o., zwana dalej „WKD”, wprowadzą do instrukcji wewnętrznych szczegółowe zasady postępowania podczas pracy pociągu roboczego na torze zamkniętym, przy wyłączonych czujnikach samoczynnego systemu przejazdowego, podczas gdy prowadzony jest ruch pociągów na pozostałych torach.

ADRESACI ZALECENIA: Autoryzowani zarządcy infrastruktury oraz Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o.

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **90%**

PKBWK/03/2020_2 Autoryzowani zarządcy infrastruktury oraz WKD do czasu wprowadzenia zmian w instrukcjach wewnętrznych, w razie konieczności wykonania pracy pociągu roboczego na torze zamkniętym z wyłączonymi urządzeniami samoczynnego systemu przejazdowego przy czynnym drugim torze oraz w przypadku wyłączenia oddziaływania czujników w torze z identyfikacją toru:

- wprowadzą ograniczenie prędkości jazdy pociągu po torze czynnym i zamkniętym do 20 km/h na całej szerokości przejazdu lub przejścia;
- uprzedzą drużyny pociągowe pociągów po torze czynnym i pociągów roboczych rozkazem pisemnym o konieczności wielokrotnego podawania sygnału dźwiękowego Rp 1 „Baczność” do czasu ustawienia wskaźnika W6b na odcinku od wskaźnika W6a do przejazdu kolejowo-drogowego, a w przypadku nieustawienia wskaźnika W6a, od kilometra ustalonego w regulaminie technicznym indywidualnie dla każdego przejazdu;
- oznakują przejazd kolejowo-drogowy znakiem drogowym B-20 „Stop” z tablicą „rogatka uszkodzona” lub „sygnalizacja uszkodzona”.

ADRESACI ZALECENIA: Autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej oraz Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o.

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **83%**

PKBWK/03/2020_3 Autoryzowani zarządcy infrastruktury oraz WKD zwiększą liczbę kontroli i wzmocnią nadzór nad przestrzeganiem regulaminów tymczasowych i przepisów wewnętrznych w przypadku zamknięć torowych w związku z pracami inwestycyjnymi, autoryzowani zarządcy uwzględnią te działania w programach poprawy bezpieczeństwa w ramach SMS.

ADRESACI ZALECENIA: Autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej oraz Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o.

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **43%**

PKBWK/03/2020_4 Zarządca infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. umie w rejestrze zagrożeń zagrożenie polegające na wyłączeniu urządzeń samoczynnego systemu przejazdowego w jednym z torów przechodzących przez przejazd kolejowo-drogowy.

ADRESAT ZALECENIA: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (1 podmiot)

PROCENT REALIZACJI: **100%**

PKBWK/03/2020_5 Zarządca infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. podejmie działania mające na celu wyeliminowanie nieprawidłowości w zakresie wystawiania świadectw sprawności technicznej pojazdów kolejowych.

ADRESAT ZALECENIA: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (1 podmiot)

***PROCENT REALIZACJI: 100%**

***)** wg informacji przekazanej przez PKP PLK S.A. do PKBWK

PKBWK/03/2020_6 Podmioty eksploatujące pojazdy specjalne podejmą działania, aby pojazdy te poruszające się po liniach kolejowych były wyposażone w elementy odblaskowe poprawiające widoczność tych pojazdów z boku oraz opracują wytyczne w zakresie dodatkowego znakowania pojazdów w te elementy.

ADRESACI ZALECENIA: Podmioty eksploatujące pojazdy specjalne

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: 58%

PKBWK/03/2020_7 Podmioty eksploatujące pojazdy specjalne doposażą je w rejestratory pokładowe parametrów jazdy (rejestrujące co najmniej prędkość, ciśnienie w przewodzie głównym i cylindrach hamulcowych, uruchomienie sygnału „baczność”). Doposażenie dotyczy pojazdów poddawanych przeglądowi poziomów utrzymania P4 i P5, jak również pojazdów nowo zakupowanych.

ADRESACI ZALECENIA: Podmioty eksploatujące pojazdy specjalne

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: 30%

IV. Zalecenia przekazane przez Prezesa UTK po analizie Raportu Nr PKBWK/04/2020
z badania poważnego wypadku kategorii A21 zaistniałego w dniu 2 sierpnia 2019 r. o godz. 19:42 na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii D, zlokalizowanym na szlaku Starzyny – Koniecpol, w torze nr 1, w km 34,751 linii kolejowej nr 64 Kozłów – Koniecpol

PKBWK/04/2020_1 Zarządca infrastruktury kolejowej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. dokona oceny ryzyka eksploatacyjnego w celu rozważenia zmiany istniejącej kat. „D” przejazdu kolejowo-drogowego, szlak Starzyny – Koniecpol, tor nr 1, w km 34,751 linii kolejowej nr 64 Kozłów – Koniecpol na kategorię wyższą lub ograniczenia prędkości biegu pociągów, ze względu na warunki miejscowe i prędkość 120 km/h oraz wystąpienia władz lokalnych.

ADRESAT ZALECENIA: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (1 podmiot)

PROCENT REALIZACJI: 100%.

PKBWK/04/2020_2 Zarządca infrastruktury kolejowej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. uaktualni metrykę przejazdu zgodnie z pismem zarządcy o sygn. ILK2d.5003.500/1/2018 wprowadzającym „Wytyczne Sporządzania i Aktualizowania Metryki Przejazdu kolejowo-drogowego/ przejścia.

ADRESAT ZALECENIA: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (1 podmiot)

PROCENT REALIZACJI: 100%

PKBWK/04/2020_3 Zarządca infrastruktury kolejowej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. zniweluje skarpy z obu stron przejazdu kolejowo-drogowego w kilometrze 34,751 linii kolejowej nr 64 Kozłów – Koniecpol w celu poprawy trójkątów widoczności z 10 i 20 metrów.

ADRESAT ZALECENIA: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (1 podmiot)

PROCENT REALIZACJI: 100%

PKBWK/04/2020_4 Certyfikowani przewoźnicy oraz WKD wdrożą rekomendację PKBWK nr PKBWK.076.305/RL/R/11 z 22 listopada 2011 skierowaną do przewoźników kolejowych o obowiązku zainstalowania urządzeń rejestrujących – kamer cyfrowych lub wideo rejestratorów w pojazdach kolejowych nowo budowanych i będących w eksploatacji w taki sposób, aby rejestracja obrazu i dźwięku była zachowana w sposób ciągły na całej trasie biegu pociągu.

ADRESACI ZALECENIA: Certyfikowani przewoźnicy kolejowi oraz Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o.

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **68%**

V. Zalecenia przekazane przez Prezesa UTK po analizie Raportu Nr PKBWK/05/2020 z badania incydentu kolejowego kategorii C41 zaistniałego w dniu 30 lipca 2019 r. o godz. 16:53 na stacji Złocieniec, w torze nr 2, w km 114,131 linii kolejowej nr 210 Chojnice – Runowo Pomorskie

PKBWK/05/2020_1 Autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej w terminie 3 miesięcy od opublikowania raportu dokonają weryfikacji zmodernizowanych urządzeń mechanicznych z sygnalizacją świetlną pod kątem wyposażenia w plan świetlny z umieszczonymi na nim elementami odwzorowującymi zastosowane na danym posterunku ruchu urządzenia srk. W szczególności wezmą pod uwagę przeniesienie na plan świetlny schematu układu torowego stacji, a także innych elementów, wchodzących w skład infrastruktury srk, tj.: powtarzające sygnalizatorów, blokady liniowej, przeciwwtórności liniowej i stacyjnej, urządzeń kontroli niezajętości torów i rozjazdów, oraz elementów zobrazowania innych urządzeń jak przejazdy kolejowo-drogowe, bocznica, itp. W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości podejmą działania w zakresie ich usunięcia.

ADRESACI ZALECENIA: autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej oraz Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o. i Pomorska Kolej Metropolitarna S.A.

PROCENT REALIZACJI: **88%**

PKBWK/05/2020_2 Autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej w ramach prowadzonych i przyszłych modernizacji urządzeń mechanicznych z sygnalizacją świetlną uwzględnią wyposażenie posterunków nastawczych w plany świetlne zawierające odpowiednie elementy odwzorowania urządzeń srk na danym posterunku ruchu.

ADRESACI ZALECENIA: autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej oraz Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o. i Pomorska Kolej Metropolitarna S.A.

PROCENT REALIZACJI: **84%**

PKBWK/05/2020_3 Autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej, w ramach prowadzonych kontroli wewnętrznych ujmą zagadnienia dotyczące opracowywanych regulaminów tymczasowych prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót dla realizowanych zadań inwestycyjnych pod kątem zapewnienia bezpieczeństwa prowadzenia ruchu kolejowego.

ADRESACI ZALECENIA: autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej oraz Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o. i Pomorska Kolej Metropolitarna S.A.

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **75%**

PKBWK/05/2020_4 Autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej rozszerzą zakres obowiązku plombowania przycisków dPo blokady liniowej automatycznej przekątnikowej pól samoczynnej, niezależnie od działania licznika.

ADRESACI ZALECENIA: autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej oraz Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o. i Pomorska Kolej Metropolitarna S.A.

PROCENT REALIZACJI: **31%**

PKBWK/05/2020_5 Certyfikowani przewoźnicy kolejowi oraz autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej podejmą działania polegające na wykonywaniu regularnej synchronizacji z czasem rzeczywistym (wraz z dokumentowaniem) wewnętrznych czasów systemowych w rejestratorach rozmów, systemach komputerowych i innych urządzeniach rejestrujących czas.

ADRESACI ZALECENIA: Certyfikowani przewoźnicy kolejowi, autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej oraz Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o. i Pomorska Kolej Metropolitarna S.A.

PROCENT REALIZACJI: **71%**

PKBWK/05/2020_6 Zarządca infrastruktury kolejowej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. dokona zmiany postanowienia Instrukcji Ir-1 w § 28 „prowadzenie ruchu pociągów na szlakach z jednoodstępową (półsamoczynną) blokadą liniową” dodając w ust. 19 zasady dotyczące obsługi bloku początkowego przez nastawniczego tylko na polecenie dyżurnego ruchu w czasie obowiązywania telefonicznego zapowiadania pociągów.

ADRESAT ZALECENIA: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (1 podmiot)

PROCENT REALIZACJI: **100%**

PKBWK/05/2020_7 Zarządca infrastruktury kolejowej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. dokona zmiany postanowień Instrukcji Ir-1 w § 58 ust. 4 pkt 2) dodając na końcu punktu po słowach „tego sygnału”, zapis „wraz z podaniem numeru toru szlakowego, na który pociąg wyjeżdża”. Informację tę należy zapisać w rubryce 4 „Inne” rozkazu pisemnego „S”.

ADRESAT ZALECENIA: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (1 podmiot)

PROCENT REALIZACJI: **100%**

PKBWK/05/2020_8 Zarządca infrastruktury kolejowej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. dokona zmiany postanowień Instrukcji Ir-1 § 58 dotyczących przekazywania rozkazów pisemnych, za pomocą urządzeń łączności, uwzględniając kierownika pociągu nie posiadającego dostępu do kabiny maszynisty.

ADRESAT ZALECENIA: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (1 podmiot)

PROCENT REALIZACJI: **100%**

PKBWK/05/2020_9 Certyfikowani przewoźnicy kolejowi w ramach pouczeń okresowych omówią obowiązki drużyny pociągowej w czasie jazdy pociągu, ze szczególnym uwzględnieniem postępowania w przypadku wyjazdu pociągu na szlak na podstawie sygnału zastępczego lub rozkazu pisemnego wraz z omówieniem zasad przyjmowania rozkazów pisemnych przekazywanych za pomocą urządzeń łączności.

ADRESACI ZALECENIA: certyfikowani przewoźnicy kolejowi oraz Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o. i Pomorska Kolej Metropolitarna S.A.

PROCENT REALIZACJI: **57%**

VI. Zalecenia przekazane przez Prezesa UTK po analizie Raportu Nr PKBWK/06/2020
z badania wypadku kategorii B11 zaistniałego 8 sierpnia 2019 r. o godz. 23:18 na szlaku Tarnów
Opolski – Opole Groszowice, w torze nr 1, w km 87,973 linii kolejowej nr 132 Bytom – Wrocław
Główny

PKBWK/06/2020_1 PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. podejmie skuteczne działania w celu wdrożenia rekomendacji ujętej w raporcie nr PKBWK 02/2019 o treści:

„PKP PLK S.A. podejmie działania mające na celu systematyczne wyposażenie linii kolejowych w urządzenia do wykrywania stanów awaryjnych taboru na eksploatowanych liniach kolejowych w oparciu o przeprowadzoną analizę opartą na ryzyku możliwości wystąpienia zdarzeń.”

Jednocześnie zapewni właściwe realizowanie postanowień Instrukcji le-3.

ADRESAT ZALECENIA: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (1 podmiot)

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **100%**

PKBWK/06/2020_2 PKP CARGO S.A. dokona przeglądu Dokumentacji Systemu Utrzymania i zapewni właściwe realizowanie obowiązku prawidłowego wypełniania kart pomiarowych podczas przeglądów utrzymaniowych we wszystkich zakładach realizujących procesu utrzymania.

ADRESAT ZALECENIA: PKP CARGO S.A. (1 podmiot)

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **100%**

PKBWK/06/2020_3 Certyfikowani przewoźnicy kolejowi oraz ECM natychmiast wzmocnią nadzór nad realizacją procesu poziomów utrzymania taboru zwłaszcza w zakresie zestawów kołowych.

ADRESACI ZALECENIA: certyfikowani przewoźnicy kolejowi oraz ECM

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI ZALECENIA: **83%**

PKBWK/06/2020_4 Certyfikowani przewoźnicy kolejowi oraz ECM zlecający czynności utrzymaniowe wyegzekwują jakość odbiorów międzyoperacyjnych i końcowych, zwłaszcza zestawów kołowych.

ADRESACI ZALECENIA: certyfikowani przewoźnicy kolejowi oraz ECM

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI ZALECENIA: **81%**

PKBWK/06/2020_5 Certyfikowani przewoźnicy kolejowi wyposażą na stałe pojazdy trakcyjne prowadzące pociągi i/lub maszynistów w źródła światła (latarki) umożliwiające między innymi przeprowadzenie oględzin pojazdów kolejowych w porze ciemnej.

ADRESACI ZALECENIA: certyfikowani przewoźnicy kolejowi

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI ZALECENIA: **76%**

PKBWK/06/2020_6 Autoryzowani zarządcy infrastruktury, certyfikowani przewoźnicy kolejowi oraz ECM ujmą odpowiednio w Systemach Zarządzania Bezpieczeństwem lub w Systemach Zarządzania Utrzymaniem w rejestrze zagrożeń, zagrożenie polegające na „złamaniu czopa osi zestawu kołowego”.

ADRESACI ZALECENIA: autoryzowani zarządcy infrastruktury, certyfikowani przewoźnicy kolejowi i ECM

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI ZALECENIA: **76%**

PKBWK/06/2020_7 Autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej i certyfikowani przewoźnicy kolejowi dla podkreślenia ważności zagadnienia i podwyższenia świadomości kultury bezpieczeństwa, ujmą w tematyce pouczeń okresowych dla pracowników bezpośrednio związanych z ruchem pociągów oraz prowadzących pojazdy kolejowe, zasady postępowania w przypadku zauważania nieprawidłowości w układzie biegowym wagonów zgodnie z przepisami wewnętrznymi.

ADRESACI ZALECENIA: autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej i certyfikowani przewoźnicy kolejowi
ŚREDNI PROCENT REALIZACJI ZALECENIA: **56%**

VII. Zalecenia przekazane przez Prezesa UTK po analizie Raportu Nr PKBWK/07/2020 z badania wypadku kolejowego kategorii B21 zaistniałego w dniu 17 lutego 2020 r. na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii D, zlokalizowanym na szlaku Czerwonak – Bolechowo, w torze nr 1, w km 7,765 linii kolejowej nr 356 Poznań Wschód – Bydgoszcz Główna.

PKBWK/07/2020_1 PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. podejmie działania mające na celu:

- poprawę efektywności realizacji procedur SMS: PW-01 oraz PD-05,
- uzupełnienie „rejestrów zagrożeń” o „niespełnienie warunków widoczności przejazdu kolejowo-drogowego z drogi dojazdowej”.

ADRESAT ZALECENIA: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (1 podmiot)

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **100%**

PKBWK/07/2020_2 Autoryzowani zarządcy infrastruktury w ramach systemu zarządzania bezpieczeństwem (SMS) podejmą działania mające na celu poprawę skuteczności monitorowania i analizy informacji o zagrożeniach bezpieczeństwa wynikających z wniosków zgłaszanych przez przewoźników i użytkowników przejazdów kolejowo-drogowych oraz z wniosków z postępowań w sprawie zdarzeń kolejowych zgodnie z procedurą.
WKD zrealizuje powyższe zalecenie w oparciu o inne niż system zarządzania bezpieczeństwem (SMS) procedury i przepisy wewnętrzne.

ADRESACI ZALECENIA: Autoryzowani zarządcy infrastruktury i Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o.

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI ZALECENIA: **89%**

PKBWK/07/2020_3 Certyfikowani przewoźnicy oraz WKD zrealizują zalecenie nr 4 ujęte w pkt VI Raportu nr PKBWK/01/2019 przyjętego przez Komisję uchwałą z 26 marca 2019 r., tj. dokonają sprawdzenia zabudowanych systemów rejestracji obrazu przed pojazdami trakcyjnymi pod kątem prawidłowości i ciągłości rejestracji obrazu bez opóźnień w przypadku stosowania buforowego zapisu. W przypadku systemów z opóźnionym zapisem obrazu, przewoźnicy dokonają modyfikacji w układach zasilania tak, aby zapewnić ciągłość zapisu nawet w przypadku utraty zasilania zewnętrznego.

ADRESACI ZALECENIA: certyfikowani przewoźnicy oraz Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o.

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI ZALECENIA: **69%**

PKBWK/07/2020_4 Autoryzowani zarządcy infrastruktury oraz WKD jako obowiązkowy element zakresu kontroli i badań diagnostycznych przejazdów ujmą każdorazowe sprawdzenie:

- a) zgodności pochylenia niwelety dróg dojazdowych z obowiązującymi przepisami i metryką przejazdu,
- b) widoczności przejazdu z dróg dojazdowych,
- c) sprawdzenie aktualności metryki przejazdu.

W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości podejmą stosowne działania naprawcze.

ADRESACI ZALECENIA: autoryzowani zarządcy infrastruktury oraz Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o.

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI ZALECENIA: **71%**

PKBWK/07/2020_5 Autoryzowani zarządcy infrastruktury oraz WKD podejmą działania mające na celu poprawę jakości odbiorów końcowych zadań inwestycyjnych, w tym zapewnią, że parametry techniczne odbieranych przejazdów kolejowo-drogowych będą zgodne z obowiązującymi przepisami.

ADRESACI ZALECENIA: autoryzowani zarządcy infrastruktury oraz Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o.

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI ZALECENIA: **99%**

PKBWK/07/2020_6 Autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej oraz WKD będą przysyłać do zarządców dróg dojazdowych do przejazdów kolejowo-drogowych informacje o stwierdzonych nieprawidłowościach, w tym w oznakowaniu i organizacji ruchu drogowego oraz żądać informacji o ich usunięciu.

ADRESACI ZALECENIA: autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej oraz Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o.

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI ZALECENIA: **96%**

VIII. Zalecenia przekazane przez Prezesa UTK po analizie Raportu Nr PKBWK/08/2020 z badania poważnego wypadku kategorii A35 zaistniałego w dniu 28 października 2019 r. o godz.12:55 na szlaku Paczyna – Toszek, w torze nr 1, w km 48,180 linii kolejowej nr 132 Bytom – Wrocław Główny.

PKBWK/08/2020_1 Autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej, WKD oraz PKM:

– przekażą wykonawcom robót kolejowych poniższe zalecenie:

„Wykonawcy robót, w ramach przepisów wewnętrznych lub systemów zarządzania bezpieczeństwem, podejmą działania mające na celu wdrożenie nadzoru nad utrzymaniem właściwego poziomu bezpieczeństwa podczas wykonywania prac inwestycyjnych, utrzymaniowych i remontowych, wykonywanych przez podległych im pracowników poprzez każdorazowe właściwe i skuteczne zabezpieczanie miejsca robót, przestrzeganie postanowień regulaminów tymczasowych wykonywania robót, właściwą współpracę kierujących robotami z dyżurnym ruchu oraz przestrzeganie przepisów BHP. W tym celu zwiększą liczbę kontroli wewnętrznych dotyczących ww. zagadnień, w odniesieniu do obowiązujących uregulowań w tym zakresie.”,

wdrożą zalecenie oraz skuteczne mechanizmy kontroli realizacji tego zalecenia w ramach systemów zarządzania bezpieczeństwem lub przepisów wewnętrznych.

ADRESACI ZALECENIA: autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej oraz Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o. i Pomorska Kolej Metropolitarna S.A.

PROCENT REALIZACJI: **73%**

PKBWK/08/2020_2 Autoryzowani zarządcy infrastruktury, WKD oraz PKM zagwarantują opracowywanie regulaminów tymczasowych i przepisów wewnętrznych w przypadku wykonywanych robót planowanych, wymagających zamknięć torowych oraz wdrożą skuteczne mechanizmy nadzoru nad opracowywaniem i stosowaniem regulaminów.

ADRESACI ZALECENIA: autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej oraz Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o. i Pomorska Kolej Metropolitarna S.A.

PROCENT REALIZACJI: **83%**

PKBWK/08/2020_3 Autoryzowani zarządcy infrastruktury, WKD oraz PKM dla podkreślenia ważności zagadnienia i podwyższenia świadomości kultury bezpieczeństwa, ujmą w tematyce pouczeń okresowych dla dyżurnych ruchu oraz pracowników nadzoru zasady postępowania w czasie wykonywania prac inwestycyjnych, utrzymaniowych i remontowych. Szczególną uwagę zwrócą na zagadnienia dotyczące osłonięcia miejsca robót, a także obowiązki kierownika robót w zakresie zarządzania zamknięć torowych, nadzoru nad pracownikami oraz przestrzegania przepisów BHP w trakcie prowadzenia robót.

ADRESACI ZALECENIA: autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej oraz Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o. i Pomorska Kolej Metropolitarna S.A.

PROCENT REALIZACJI: **47%**

PKBWK/08/2020_4 Autoryzowani zarządcy infrastruktury, WKD oraz PKM wprowadzą stosowne postanowienia w przepisach wewnętrznych dotyczące obowiązku dowodnego informowania maszynistów przez dyżurnych ruchu o wszelkich robotach w rejonie torów, po których prowadzone są pociągi.

ADRESACI ZALECENIA: autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej oraz Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o. i Pomorska Kolej Metropolitarna S.A.

PROCENT REALIZACJI: **89%**

PKBWK/08/2020_5 Przewoźnik PKP Intercity S.A. wdroży, zgodnie z rekomendacją PKBWK nr PKBWK-076-305/RL/R/11 z 22 listopada 2011 r., zalecenie o obowiązku zainstalowania urządzeń rejestrujących – kamer cyfrowych lub wideo rejestratorów w pojazdach kolejowych nowo budowanych i będących w eksploatacji, w taki sposób, aby rejestracja obrazu i dźwięku była ciągła na całej trasie biegu pociągu.

ADRESAT ZALECENIA: PKP Intercity S.A. (1 podmiot)

PROCENT REALIZACJI: **72%**

PKBWK/08/2020_6 Przewoźnik PKP Intercity S.A. dokona włączenia funkcji zapisu podawanych parametrów sygnałów akustycznych w rejestratorze HASLER TELOC 1500 pojazdu EP07-1056 i dokona sprawdzenia w eksploatowanych pojazdach kolejowych z napędem poprawności rejestracji parametrów jazdy pociągu.

ADRESAT ZALECENIA: PKP Intercity S.A. (1 podmiot)

PROCENT REALIZACJI: **100%**

PKBWK/08/2020_7 Certyfikowani przewoźnicy kolejowi oraz WKD wdrożą systemowe mechanizmy nadzoru nad bieżącą kontrolą poprawności zapisów wszystkich parametrów przez elektroniczne rejestratory jazdy pojazdów kolejowych z napędem, w tym w szczególności podawanych sygnałów „Baczność”.

ADRESACI ZALECENIA: certyfikowani przewoźnicy kolejowi oraz Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o.

PROCENT REALIZACJI: **66%**

IX. Zalecenia przekazane przez Prezesa UTK po analizie Raportu Nr PKBWK/09/2020
z badania poważnego wypadku kat. A23 zaistniałego w dniu 11 stycznia 2020 r. o godz. 04:35 na szlaku Szamotuły – Pęckowo, w torze nr 1, w km 34,102 linii kolejowej nr 351 Poznań Główny – Szczecin Główny

PKBWK/09/2020_1 Autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej, WKD oraz PKM wyegzekwują udział wykonawców i podwykonawców robót i innych zainteresowanych podmiotów w komisjach regulaminowych opracowujących regulaminy tymczasowe prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót jak również w naradach koordynacyjnych związanych z procesem budowy.

ADRESACI ZALECENIA: Autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej, Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o. i Pomorska Kolej Metropolitarna S.A.

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **72%**

PKBWK/09/2020_2 Autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej, WKD oraz PKM zobowiązują wykonawców i podwykonawców robót do podawania szczegółowych informacji określających zakres wykonywanych robót (faza, etap, itp.) wraz ze wskazaniem ich lokalizacji w przekazywanym do zarządcy infrastruktury sprawozdaniu zamknięć torowych.

ADRESACI ZALECENIA: Autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej, Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o. i Pomorska Kolej Metropolitarna S.A.

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **70%**

PKBWK/09/2020_3 Autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej WKD oraz PKM wdrożą skuteczne mechanizmy nadzoru w zakresie bezwzględного przestrzegania wszystkich obowiązków wynikających z regulacji wewnętrznych dotyczących wydawania zawiadomień o zarządzeniu zamknięcia toru/torów skierowanych do wszystkich zainteresowanych podmiotów. W przypadku braku takich regulacji ww. zarządcy podejmą działania w celu ich opracowania. W przypadku zarządcy infrastruktury PKP PLK S.A. zalecenie dotyczy przestrzegania obowiązków określonych w Instrukcji Ir-19.

ADRESACI ZALECENIA: Autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej, Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o. i Pomorska Kolej Metropolitarna S.A.

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **53%**

PKBWK/09/2020_4 Autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej, WKD oraz PKM wyegzekwują dokonywanie szczegółowych zapisów dotyczących robót (kilometry prac, faza, etap, itp.) w dokumentacji dotyczącej diagnostyki infrastruktury kolejowej przed rozpoczęciem robót torowych. W przypadku zarządcy infrastruktury PKP PLK S.A. będzie to Dziennik oględzin rozjazdów (D-831).

ADRESACI ZALECENIA: Autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej, Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o. i Pomorska Kolej Metropolitarna S.A.

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **49%**

PKBWK/09/2020_5 Certyfikowani przewoźnicy kolejowi w ramach systemu zarządzania bezpieczeństwem (SMS) podejmą działania mające na celu poprawę skuteczności monitorowania odpowiednich procedur sprawdzających kompetencje pracowników w celu uniemożliwienia wyznaczania pracowników do wykonywania czynności bez właściwych kwalifikacji oraz wyegzekwują prawidłową ich realizację. WKD zrealizuje powyższe zalecenie w oparciu o inne niż system zarządzania bezpieczeństwem (SMS) procedury i przepisy wewnętrzne.

ADRESACI ZALECENIA: certyfikowani przewoźnicy oraz Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o.

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **67%**

PKBWK/09/2020_6 Przewoźnicy: TKol Sp. z o.o. i PKP Energetyka S.A. oraz zarządca infrastruktury PKP PLK S.A. podejmą działania w celu wyeliminowania innych nieprawidłowości niemających związku z przyczynami poważnego wypadku, a ujawnionymi w trakcie badania przyczyn powstania poważnego wypadku.

ADRESACI ZALECENIA: TKol Sp. z o.o. , PKP Energetyka S.A., PKP PLK S.A. (3 podmioty)

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **20%**

PKBWK/09/2020_7 PKP Energetyka S.A. – właściciel pojazdu kolejowego SM42-9288 wdroży rekomendację PKBWK nr PKBWK-076-305/RL/R/11 z 22 listopada 2011 r. skierowaną do przewoźników kolejowych o obowiązku zainstalowania urządzeń rejestrujących– kamer cyfrowych lub wideo rejestratorów w pojazdach kolejowych nowo budowanych i będących w eksploatacji w taki sposób, aby rejestracja obrazu i dźwięku była zachowana w sposób ciągły na całej trasie biegu pociągu.

ADRESAT ZALECENIA: PKP Energetyka S.A. (1 podmiot)

PROCENT REALIZACJI: **40%**

PKBWK/09/2020_8 PKP Energetyka S.A. – właściciel wagonu techniczno-gospodarczego typ 3Z; rok budowy 1949, nr fabryczny - 0689, posiadający identyfikator pojazdu kolejowego nr EVN PL-PKPE 9951 9530 165-1, przeprowadzi przegląd odpowiedniego poziomu i wystawi nowe świadectwo sprawności technicznej po spełnieniu wszystkich niezbędnych wymagań.

ADRESAT ZALECENIA: PKP Energetyka S.A. (1 podmiot)

PROCENT REALIZACJI: **10%**

PKBWK/09/2020_9 PKP Energetyka S.A. – właściciel pojazdu trakcyjnego SM42-9288 podejmie działania w zakresie wykorzystania w rejestratorach PIAP, wszystkich dostępnych sygnałów wraz z rejestracją sygnału akustycznego „Baczność”.

ADRESAT ZALECENIA: PKP Energetyka S.A. (1 podmiot)

PROCENT REALIZACJI: **0%**

PKBWK/09/2020_10 Autoryzowani zarządcy infrastruktury, certyfikowani przewoźnicy kolejowi, WKD oraz PKM omówią poważny wypadek na pouczeniach okresowych i szkoleniach z zakresu BHP oraz wyegzekwują to na swoich podwykonawcach robót.

ADRESACI ZALECENIA: Autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej, certyfikowani przewoźnicy kolejowi, Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o. i Pomorska Kolej Metropolitarna S.A.
ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **47%**

- X. Zalecenia przekazane przez Prezesa UTK po analizie Raportu Nr PKBWK/10/2020** z badania poważnego wypadku kolejowego kategorii A19 zaistniałego w dniu 29 kwietnia 2020 r. o godz. 17:32 na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii B, zlokalizowanym na szlaku Bolechowo – Murowana Goślina, w torze nr 1, km 15,753 linii nr 356 Poznań Wschód – Bydgoszcz Główna

PKBWK/10/2020_1 PKP PLK S.A. – w oparciu o analizę ryzyka – we współpracy z zarządcą drogi podejmie działania dotyczące określenia konieczności zabudowania wiaduktu w ciągu drogi wojewódzkiej nr 196 nad linią kolejową w celu podwyższenia stopnia bezpieczeństwa i podwyższenia przepustowości.

Zalecenie to podyktowane jest wysokim iloczynem ruchu pojazdów na przejeździe kolejowo-drogowym w km 15,753 linii kolejowej nr 356, przekraczającym 400 tys., zaistniałymi dotychczas wypadkami oraz znacznym ryzykiem ponownego zaistnienia zdarzenia. Wybudowaniu skrzyżowania dwupoziomowego sprzyja konfiguracja terenu, która jest niekorzystna dla dojazdu do przejazdu kolejowo-drogowego, zwłaszcza w okresie zimowym.

ADRESAT ZALECENIA: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (1 podmiot)

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **20%**

PKBWK/10/2020_2 PKP PLK S.A. zabuduje system monitoringu na przejeździe kolejowo – drogowym kat. „B” zlokalizowanym w km 15,753 linii kolejowej nr 356.

ADRESAT ZALECENIA: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.. (1 podmiot)

PROCENT REALIZACJI: **5%**

PKBWK/10/2020_3 PKP PLK S.A. dokona zmian w zawartych umowach w zakresie możliwości bieżącego dostępu przez zarządcę do zapisów stanu urządzeń zdalnego prowadzenia ruchu (logów) i ich analizy przez pracowników zakładów bez konieczności każdorazowego występowania do dostawcy systemu o dostarczenie tych danych.

ADRESAT ZALECENIA: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.. (1 podmiot)

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **10%**

PKBWK/10/2020_4 PKP PLK S.A. dokona zmiany oprogramowania systemu komputerowego w celu likwidacji prowadzenia graficznych wykresów biegu pociągów przez dyżurnego LCS Wągrowiec i zastąpi tę czynność sporządzeniem wykresów przez system komputerowy. Do czasu wprowadzenia systemu rejestracji komputerowej PKP PLK S.A. będzie prowadzić odręczny wykres zgodnie ze wzorem ustalonym w Załączniku nr 2 do Instrukcji Ir-11.

ADRESAT ZALECENIA: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.. (1 podmiot)

PROCENT REALIZACJI: **50%**

XI. Zalecenia zawarte w Raporcie Rocznym za rok 2019

R.R. PKBWK za 2019 – zalecenie 1: Autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej oraz WKD posiadający w obsłudze i utrzymaniu przejazdu kolejowo-drogowego kategorii B podejmą działania zmierzające do zminimalizowania zdarzeń kategorii C64 z udziałem użytkowników przejazdów kolejowo-drogowych, które polegały na pozostawianiu pojazdów drogowych w strefie niebezpiecznej przejazdu (zamkniętych między rogatkami), przez zastosowanie m.in. postanowień ujętych w § 21 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 13 września 2018 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie (Dz. U. z 2018 r., poz. 1876).
Certyfikowani przewoźnicy kolejowi podejmą stosowne działania w zakresie swoich możliwości i kompetencji, w celu realizacji powyższego zalecenia, w szczególności w zakresie wymiany informacji dotyczących zidentyfikowanych zagrożeń i współpracy w zakresie szacowania ryzyka wspólnego.

ADRESACI ZALECENIA: Certyfikowani przewoźnicy kolejowi, zarządcy infrastruktury oraz Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o.

PROCENT REALIZACJI: **69%**

R.R. PKBWK za 2019 - zalecenie 2: Autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej, WKD oraz PKM podejmą działania lub zwiększą skuteczność dotychczasowych działań mających na celu zminimalizowanie w procesie przewozu złośliwych, chuligańskich lub lekkomyślnych występów, bez poszkodowanych lub

negatywnych konsekwencji dla mienia i środowiska, stanowiących zagrożenie dla pasażerów lub pracowników pociągu. Wśród tego typu zdarzeń należy wymienić: obrzucanie pociągu kamieniami, kradzież ładunku z pociągu lub składu manewrowego będącego w ruchu, ułożenie przeszkody na torze, dewastacja urządzeń energetycznych, łączności, sterowania ruchem kolejowym lub nawierzchni oraz ingerencja w te urządzenia, a także nieuprawnione przypadki użycia sygnału Radiostop przez osoby postronne.

ADRESACI ZALECENIA: autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej oraz Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o. i Pomorska Kolej Metropolitarna S.A.

PROCENT REALIZACJI: 74%

R.R. PKBWK za 2019 - zalecenie 3: Certyfikowani przewoźnicy kolejowi podejmą działania organizacyjne i techniczne mające na celu zminimalizowanie uszkodzeń i złego stanu technicznego wagonów oraz pojazdów z napędem powodujących konieczność ich wyłączenia z ruchu na skutek wskazań przez urządzenia detekcji stanu awaryjnego taboru, potwierdzonych w warunkach warsztatowych (gorące maźnice, gorący hamulec skutkujący przesuniętą obręczą), a także innych usterek w pojazdach kolejowych będących w ruchu zauważonych przez personel obsługi.

ADRESACI ZALECENIA: certyfikowani przewoźnicy kolejowi

PROCENT REALIZACJI: 70%

R.R. PKBWK za 2019 – zalecenie 4: Autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej, WKD oraz PKM podejmą udokumentowane działania zapobiegawcze i prewencyjne związane z kształtowaniem proaktywnych postaw pracowników (na wszystkich etapach od rozpoczęcia do zakończenia robót inwestycyjnych i modernizacyjnych), ukierunkowanych na przeciwdziałanie zagrożeniom bezpieczeństwa ruchu kolejowego z udziałem i zaangażowaniem kierownictwa przedsiębiorstw (z uwzględnieniem wykonawców i podwykonawców) zgodnie z zasadami kultury bezpieczeństwa na wszystkich szczeblach zarządzania infrastrukturą kolejową. Ponadto zarządcy infrastruktury w podejmowanych działaniach uwzględnią: wszystkie etapy robót inwestycyjnych i modernizacyjnych, odbiorów wstępnych i wewnętrznych, odbiorów technicznych, odbiorów końcowych, przekazania do eksploatacji, a także wyłączenia z eksploatacji (szlaków i odcinków linii kolejowych, innych urządzeń i infrastruktury kolejowej, itp.), przerw w trakcie prowadzonych robót i zabezpieczeń infrastruktury wyłączonej z eksploatacji.

ADRESACI ZALECENIA: autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej oraz Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o. i Pomorska Kolej Metropolitarna S.A

PROCENT REALIZACJI: 72%

R.R. PKBWK za 2019 - zalecenie 5: Autoryzowani zarządcy infrastruktury, WKD oraz PKM i certyfikowani przewoźnicy kolejowi, posiadający zainstalowane w pojazdach kolejowych cyfrowe urządzenia rejestracji danych (wskazujących prędkość, stan urządzeń, itd.) oraz urządzenia monitoringu szlaku (rejestracja obrazu lub obrazu i dźwięku), podejmą działania mające na celu wyposażenie członków komisji kolejowych w odpowiednie narzędzia umożliwiające odczyt danych z tych rejestratorów na miejscu zdarzenia niezwłocznie po jego zaistnieniu

ADRESACI ZALECENIA: Certyfikowani przewoźnicy kolejowi, zarządcy infrastruktury oraz Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o.

PROCENT REALIZACJI: 70%.

**ZAŁĄCZNIK „B”
do Raportu Roczego za rok 2020**

Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych

Informacje na temat realizacji zaleceń PKBWK wydanych w 2020 r. skierowanych do innych zainteresowanych podmiotów (art. 28l ust. 8 ustawy o transporcie kolejowym)

- I. Zalecenia zawarte w Raporcie Nr PKBWK/02/2020** z badania poważnego wypadku kategorii A20 zaistniałego w dniu 15 czerwca 2019 r. o godz. 18:22 na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii C, zlokalizowanym na szlaku Kąty Wrocławskie – podg. Mietków, w torze nr 2, w km 22,788 linii kolejowej nr 274 Wrocław Świebodzki – Zgorzelec

PKBWK/02/2020_zalecenie_6: Zarządca drogi - Urząd Gminy Kąty Wrocławskie dokona prawidłowego rozmieszczenia znaków G1a, G1b, G1c.

ADRESAT ZALECENIA: Urząd Gminy Kąty Wrocławskie (1 podmiot)

PROCENT REALIZACJI: **100%** - zrealizowano (wg treści zalecenia wynikającego z raportu Nr PKBWK/02/2020)

PKBWK/02/2020_zalecenie_7: Zarządca drogi - Urząd Gminy Kąty Wrocławskie zapewni wymaganą widoczność znaków G1a, G1b, G1c, A10 oraz widoczność przejazdu kolejowo-drogowego z wymaganej odległości usuwając zbędną roślinność.

ADRESAT ZALECENIA: Urząd Gminy Kąty Wrocławskie (1 podmiot)

PROCENT REALIZACJI: **100%** - zrealizowano (wg treści zalecenia wynikającego z raportu Nr PKBWK/02/2020)

PKBWK/02/2020_zalecenie_8: Zarządca drogi - Urząd Gminy Kąty Wrocławskie zabuduje znak ograniczający prędkość na drodze nr 120603D Nowa Wieś Kącka – Sokolniki zgodnie z klasą drogi.

ADRESAT ZALECENIA: Urząd Gminy Kąty Wrocławskie (1 podmiot)

PROCENT REALIZACJI: **100%** - zrealizowano (wg treści zalecenia wynikającego z raportu Nr PKBWK/02/2020)

- II. Zalecenia zawarte w Raporcie Nr PKBWK/04/2020** z badania poważnego wypadku kategorii A21 zaistniałego w dniu 2 sierpnia 2019 r. o godz. 19:42 na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii D, zlokalizowanym na szlaku Starzyny – Koniecpol, w torze nr 1, w km 34,751 linii kolejowej nr 64 Kozłów – Koniecpol

PKBWK/04/2020_zalecenie_3 Zarząd Dróg Powiatowych we Włoszczowie z uwagi na warunki miejscowe określi dozwoloną prędkość pojazdów kołowych na drodze w rejonie przedmiotowego przejazdu kolejowo-drogowego i uzupełni znak poziomy P12 i dostosuje do wymagań ustawienie znaku B20 w uzgodnieniu z zarządcą infrastruktury kolejowej.

ADRESAT ZALECENIA: Urząd Gminy Kąty Wrocławskie (1 podmiot)

PROCENT REALIZACJI: **100%** - zrealizowano (wg treści zalecenia wynikającego z raportu Nr PKBWK/04/2020)

III. Zalecenia zawarte w Raporcie Nr PKBWK/07/2020 z badania wypadku kolejowego kategorii B21 zaistniałego w dniu 17 lutego 2020 r. na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii D, zlokalizowanym na szlaku Czerwonak – Bolechowo, w torze nr 1, w km 7,765 linii kolejowej nr 356 Poznań Wschód – Bydgoszcz Główna

PKBWK/07/2020_zalecenie_1: Zarządca drogi Urząd Gminy Czerwonak w uzgodnieniu z zarządcą infrastruktury kolejowej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. podejmie działania zmierzające do opracowania koncepcji wybudowania drogi publicznej wzdłuż linii kolejowej (po jej lewej stronie), która skanalizowałaby ruch z przejazdów kat. D w km 7,018, 7,483 i 7,765 do jednego przejazdu o wyższej kategorii.

ADRESAT ZALECENIA: Zarządca drogi Urząd Gminy Czerwonak (1 podmiot)

PROCENT REALIZACJI: **100%** - nie zrealizowano (wg treści zalecenia wynikającego z raportu Nr PKBWK/07/2020)

PKBWK/07/2020_zalecenie_2: Zarządca drogi Urząd Gminy Czerwonak ustali odpowiednie działania mające na celu zapewnienie niezwłocznego usuwania nieprawidłowości zgłaszanych przez zarządcę infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wynikających z kontroli i badań diagnostycznych przejazdów kolejowo-drogowych.

ADRESAT ZALECENIA: Zarządca drogi Urząd Gminy Czerwonak (1 podmiot)

PROCENT REALIZACJI: **100%** - nie zrealizowano (wg treści zalecenia wynikającego z raportu Nr PKBWK/07/2020)

PKBWK/07/2020_zalecenie_7: PKP S.A. Oddział Gospodarowania Nieruchomościami w Poznaniu podejmie działania zmierzające do likwidacji miejsca zatrzymania samochodów z prawej strony przejazdu zlokalizowanego po lewej stronie drogi dojazdowej do przejazdu patrząc od strony drogi wojewódzkiej (teren działki nr 9/3), z uwagi na fakt, że zatrzymujące się tam pojazdy ograniczają kierującym widoczność czoła pociągów zbliżających się do przejazdu oraz widoczność z prawej strony toru dla maszynistów pociągów zbliżających się do przejazdu kolejowo-drogowego w kierunku stacji Wągrowiec.

ADRESAT ZALECENIA: PKP S.A. (1 podmiot)

PROCENT REALIZACJI: **100%** - zrealizowano (wg treści zalecenia wynikającego z raportu Nr PKBWK/07/2020) - podmiot zastosował alternatywne rozwiązanie i zaznaczeniem, że w celu weryfikacji podjętych działań będzie monitorował to rozwiązanie

IV. Zalecenia zawarte w Raporcie Raporcie Nr PKBWK/10/2020 z badania poważnego wypadku kolejowego kategorii A19 zaistniałego w dniu 29. Kwietnia 2020 r. o godz. 17:32 na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii B, na szlaku Bolechowo – Murowana Goślina w torze nr 1, w km 15,753 linii nr 356 Poznań Wschód – Bydgoszcz Główna

PKBWK/10/2020_zalecenie_3: Zarządca drogi ustawi z obu stron przejazdu znak pionowy A-29 „Sygnały świetlne” oraz uzupełni oznakowanie poziome linią P-14 „linia warunkowego zatrzymania”.

ADRESAT ZALECENIA: Zarządca drogi – Wielkopolski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Poznaniu (1 podmiot)

PROCENT REALIZACJI: 100% - zrealizowano, stosując rozwiązanie alternatywne (wg treści zalecenia wynikającego z raportu Nr PKBWK/10/2020).