



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW KOLEJOWYCH

MINISTERSTWO SPRAW WEWNĘTRZNYCH I ADMINISTRACJI

RAPORT ROCZNY ZA ROK 2023

Z DZIAŁALNOŚCI PAŃSTWOWEJ KOMISJI BADANIA WYPADKÓW KOLEJOWYCH

Zatwierdził:

Tadeusz Ryś

Przewodniczący

Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych

al. Jana Chrystiana Szucha 2/4, 00-582 Warszawa

tel.: 47 722 84 09, fax 47 722 87 30

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. | Czynności i formy prowadzenia działalności przez Komisję i sprawowania nadzoru przez Przewodniczącego w 2023 r..... | 8 |
| 3. | Zdarzenia w sprawie, których prowadzone były postępowania w okresie od 1 stycznia do 31 grudnia 2023 r. | 12 |
| 3.1 | Zdarzenia zgłoszone Komisji przez podmioty wskazane w art. 28g ustawy | 12 |
| 3.2 | Podział zdarzeń zgłoszonych Komisji przez podmioty wskazane w art. 28g ustawy | 15 |
| 3.3 | Zdarzenia w odniesieniu, do których Komisja rozpoczęła prowadzenie postępowań w 2023 r..... | 19 |
| 3.3.1 | Wypadek kolejowy zaistniały 3 listopada 2022 r. o godz. 18:45 na przystanku osobowym Krzęcice, w torze nr 2, w km 244,636 linii kolejowej nr 8 Warszawa Zachodnia – Kraków Główny..... | 19 |
| 3.3.2 | Wypadek kolejowy zaistniały 12 grudnia 2022 r. o godz. 02:35 na szlaku Koziegłowy – Poznań Piątkowo, w torze nr 2, km 11,788 linii kolejowej nr 395 Zieliniec – Kiekrz, przejazd kolejowo-drogowy kategorii C..... | 22 |
| 3.3.3 | Wypadek kolejowy zaistniały 19 stycznia 2023 r. o godz. 18:37 na szlaku Szczecin Podjuchy – Szczecin Port Centralny SPA, w km 349,520 toru nr 1 linii kolejowej nr 273 Wrocław Główny – Szczecin Główny..... | 24 |
| 3.3.4 | Wypadek kolejowy zaistniały 7 lutego 2023 r. o godz. 02:00 na stacji Wrocław Brochów, w km 1,701 toru nr 1N linii kolejowej nr 349 Św. Katarzyna – Wrocław Kuźniki..... | 27 |
| 3.3.5 | Wypadek kolejowy zaistniały 20 lutego 2023 r. o godz. 18:11 na szlaku Chałupki – Krzyżanowice, w torze nr 2, przejazd kolejowy kategorii B w km 47,973 linii kolejowej nr 151 Kędzierzyn-Koźle – Chałupki | 29 |
| 3.3.6 | Wypadek kolejowy zaistniały 19 maja 2023 r. o godz. 09:51 na szlaku Komorów – Podkowa Leśna Główna, w torze nr 1, przejazd kolejowo-drogowy kategorii D w km 18,805 linii kolejowej nr 47 Warszawa Śródmieście WKD – Grodzisk Mazowiecki Radońska..... | 33 |
| 3.3.7 | Incydent kolejowy zaistniały 8 maja 2023 r. o godz. 7:26 na szlaku Góra Włodowska – Zawiercie, w torze nr 1, km 212,400 linii kolejowej nr 4 Grodzisk Mazowiecki – Zawiercie | 35 |
| 3.3.8 | Wypadek kolejowy zaistniały dnia 12 kwietnia 2022 r. o godz. 9:22 na stacji Poznań Główny na rozjeździe nr 140 zabudowanym w torze 51, w km -0,181 linii kolejowej nr 351 Poznań Główny - Szczecin Główny..... | 37 |
| 3.3.9 | Wypadek kolejowy zaistniały w dniu 24 sierpnia 2023 r. o godz. 12:05 na stacji Skierniewice na rozjeździe nr 13, w km 64,282 linii kolejowej nr 1 Warszawa Zachodnia – Katowice..... | 40 |

| | |
|---|----|
| 3.3.10 Wypadek kolejowy zaistniały w dniu 05 października 2023 r. o godz. 07:00 na stacji Gdynia Główna, tor nr 5, rozjazd nr 45, w km 21,522 linii kolejowej nr 202 Gdańsk Główny – Stargard | 42 |
| 4. Analiza zdarzeń zgłoszonych do PKBWK w 2023 r..... | 44 |
| 5. Zalecenia w sprawie poprawy bezpieczeństwa wydane przez Komisję w raportach rocznych do 2023 r. na podstawie art. 28l ust. 6 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym | 52 |
| 5.1 Zalecenia wydane w 2023 r. i opublikowane we wrześniu 2023 r. w Raporcie Rocznym PKBWK za rok 2022..... | 52 |
| 5.2 Zalecenia wydane w 2024 r. przez Komisję w Raporcie Rocznym za rok 2023 | 55 |
| 6. Realizacja zaleceń wydanych w 2023 r. przez PKBWK (według informacji Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego) | 57 |
| 6.1 Analiza informacji dotyczących realizacji zaleceń..... | 58 |
| 6.2 Podsumowanie z realizacji zaleceń Komisji (według informacji Prezesa UTK) | 82 |
| 7. Pozostałe aspekty związane z funkcjonowaniem Komisji w 2023 r. | 83 |
| 8. Podsumowanie..... | 84 |
| 9. Dane kontaktowe i teleadresowe PKBWK wg stanu na dzień 1 sierpnia 2024 r. | 89 |
| ZAŁĄCZNIK „A” - Informacje na temat realizacji zaleceń PKBWK wydanych w 2023 r. (wg informacji Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego)..... | 90 |
| ZAŁĄCZNIK „B” - Informacje na temat realizacji zaleceń PKBWK wydanych w 2023 r. skierowanych do innych zainteresowanych podmiotów (art. 28l ust. 8 ustawy o transporcie kolejowym) | 98 |
| ZAŁĄCZNIK „C” - Struktura zdarzeń w 2023 r. w stosunku do 2022 r. z podziałem na kategorie | 99 |

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 stanowiska ujętego w art. 21 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 zwanej dalej „Dyrektywą”. Zgodnie z art. 22 obecnej 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 i Agencji Kolejowej Unii Europejskiej, o których mowa w art. 22 Dyrektywy. Artykuł ten jednocześnie upoważnia Krajowy Organ Dochodzeniowy do pełnienia funkcji nadzorującej dochodzenie w razie poważnego wypadku, wypadku lub incydentu.

Komisja działa na podstawie postanowień rozdziału 5a ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2023 r. poz. 1786 z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o transporcie kolejowym” lub „ustawą” oraz jest kierowana i reprezentowana. na zewnątrz przez Przewodniczącego Komisji jak stanowi art. 28a ust. 6a ustawy.

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 powyższej *ustawy o zmianie ustawy* stroną umów i porozumień zawartych przez ministra właściwego do spraw transportu albo urzędu, który zapewnia jego obsługę, dotyczących funkcjonowania Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych, staje się odpowiednio minister właściwy do spraw wewnętrznych albo urzędu zapewniającego jego obsługę.

Podstawowym zadaniem Komisji jest prowadzenie postępowania po każdym poważnym wypadku w transporcie kolejowym (zaistniałym na liniach kolejowych o szerokości torów nie mniejszej niż 300 mm, sieciach kolejowych funkcjonalnie wyodrębnionych z systemu kolejowego oraz bocznicach kolejowych niebędących prywatnymi), 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. Decyzję o podjęciu postępowania, o którym mowa wyżej, podejmuje Przewodniczący Komisji nie później niż w ciągu 2 miesięcy od dnia otrzymania zgłoszenia, jak stanowi art. 28e ust. 3a ustawy.

Komisja może prowadzić postępowanie w odniesieniu do wypadku i incydentu innego niż powyżej przedstawiony, 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.

Inną 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 oraz ministra właściwego do spraw transportu, 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, których celem jest ustalenie okoliczności zdarzeń, czynniki przyczyniające się do powstania zdarzenia, 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 są uprawnieni do prowadzenia postępowań w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów jak stanowi art. 28a ust. 3a ustawy.

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 (raportów – w określeniu ustawodawstwa polskiego) z dochodzeń w sprawie wypadków i incydentów kolejowych*, zwane dalej „*Rozporządzeniem Wykonawczym Komisji (UE)*”, które 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. (Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej nr 132 z 27 kwietnia 2020 roku), weszło w życie dnia 14 maja 2020 roku, wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

W niniejszym Raporcie stosowane są określenia „przejazd kolejowo-drogowy” lub „przejazd kolejowy”, które oznaczają każde skrzyżowanie w jednym poziomie drogi z linią kolejową, inne niż przejście. Określenie „przejazd kolejowo-drogowy”, wynika z rozporządzenia 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. z 2015 r. poz. 1744 z późn. zm.), natomiast określenie „przejazd kolejowy” jest zdefiniowane i stosowane w ustawie o ruchu drogowym.

1.2 Struktura organizacyjna Komisji

Wg stanu na dzień 31 grudnia 2023 r. w skład Komisji wchodziło 10 członków stałych w tym Przewodniczący, dwóch Zastępców Przewodniczącego oraz Sekretarz Komisji.

Siedziba Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych znajduje się w budynku Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji pod adresem: Al. Jana Chrystiana Szucha 2/4, 00-582 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 r. *w sprawie regulaminu działania Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych* (zwany dalej Regulaminem

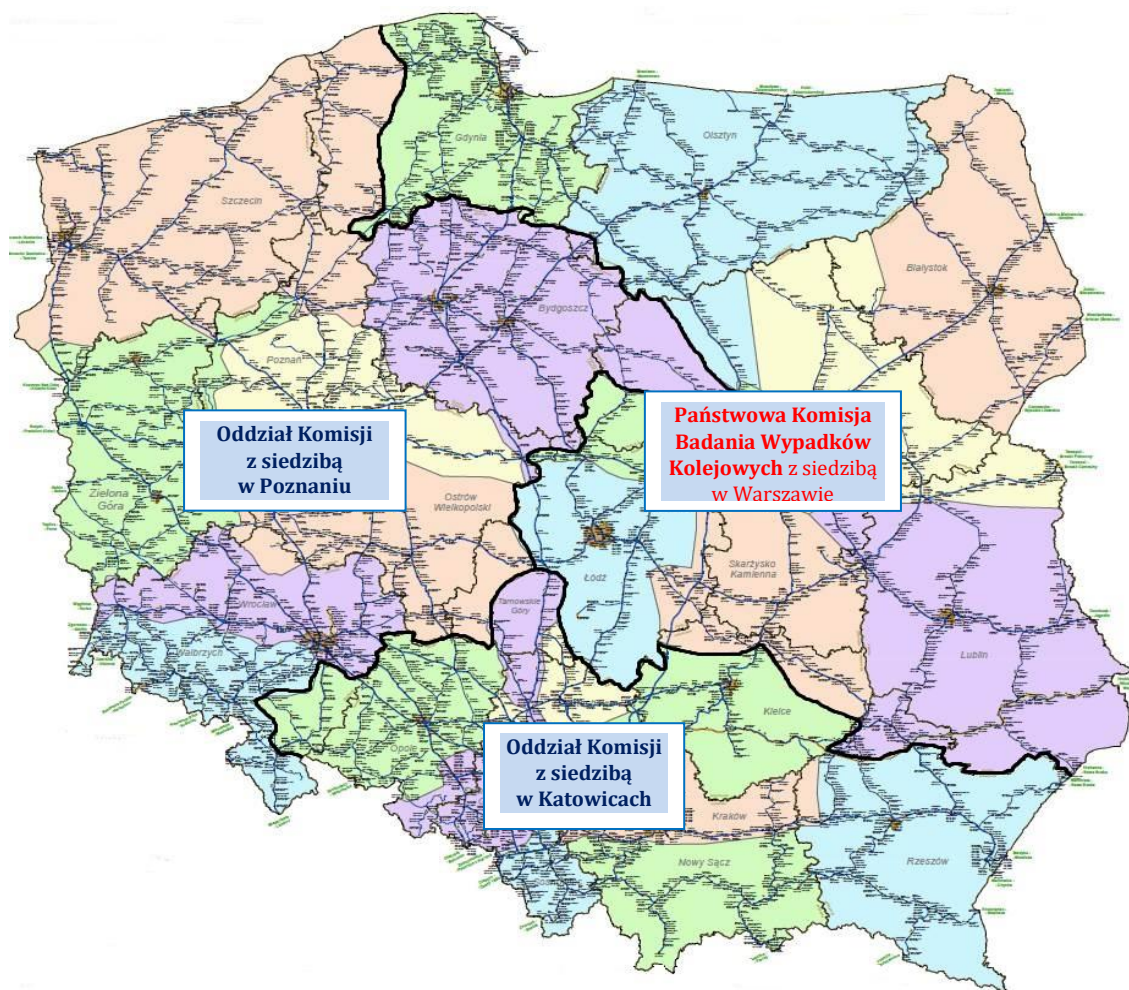
Komisji), opublikowane w Dzienniku Urzędowym Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji pod poz. nr 2.

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 (dalej zwany „Regulaminem Komisji”)*, obowiązujący od 31 stycznia 2020 r., określający kierunki działania Komisji, strukturę organizacyjną i zobowiązania Urzędu Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji w zakresie obsługi Komisji.

Zgodnie z postanowieniami § 5 ust. 1 Regulaminu Komisji, 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 zatrudnienia na dzień 31 grudnia 2023 r. :

- siedziba Komisji w Warszawie - 4 członków stałych (1 wakat) oraz 1 pracownik obsługi* Komisji,
- oddział Komisji w Katowicach – 3 członków stałych (1 wakat),
- oddział Komisji w Poznaniu – 3 członków stałych.

*) obsługę Komisji zapewnia urząd ministra właściwego do spraw wewnętrznych.

2. Czynności i formy prowadzenia działalności przez Komisję i sprawowania nadzoru przez Przewodniczącą w 2023 r.

W 2023 r. Komisja prowadziła działalność związaną z zaistniałymi zdarzeniami w transporcie kolejowym, wykonując m.in. następujące czynności:

1. Analizę natychmiastowego zgłoszenia dotyczącego zaistniałego zdarzenia przekazanego przez podmioty wskazane w art. 28g ustawy.

Celem analizy wstępnej było ustalenie skutków zaistniałego zdarzenia (okoliczności, przyczyny, liczba poszkodowanych, oszacowanie strat oraz innych ważnych danych mających wpływ na zaistnienie zdarzenia). Był to zakres czynności wykonywanych przez członków Komisji, pod nadzorem Przewodniczącej Komisji.

Wstępne informacje dotyczące zaistniałego zdarzenia były przekazywane Przewodniczącemu Komisji.

2. Decyzję w sprawie wyjazdu członków Komisji na miejsce zaistniałego zdarzenia, celem dokonania oględzin, podejmował Przewodniczący Komisji lub wyznaczony Zastępca Przewodniczącego.
3. Bezpośredni udział członka/ów Komisji w oględzinach miejsca zdarzenia w obecności przewodniczącego komisji kolejowej – 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 rekomendacje Przewodniczącemu PKBWK.
4. Zebrane i przekazane informacje wstępne, tj. rodzaj zdarzenia i skutki obejmujące ofiary śmiertelne, osoby ciężko ranne oraz straty materialne, umożliwiły Przewodniczącemu Komisji ocenić konieczność wydania decyzji o podjęciu postępowania w sprawie zaistniałego zdarzenia.
5. Postępowanie w sprawie poważnego wypadku, wypadku lub incydentu prowadził Zespół badawczy Komisji powołany przez Przewodniczącego Komisji.
6. Prowadzenie postępowania przez Zespół badawczy Komisji powołany przez Przewodniczącego Komisji – następuje przez wyznaczenie kierującego Zespołem badawczym, a następnie w porozumieniu z nim ustalenie składu Zespołu badawczego spośród członków stałych i doraźnych Komisji. Zespół badawczy Komisji przeprowadzał czynności mające na celu ustalenie okoliczności i czynniki przyczyniające się do zaistnienia zdarzenia, przygotowanie dokumentacji opisującej proces postępowania, niezbędnej do podjęcia przez Komisję uchwały zamykającej postępowanie w sprawie 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 określa Regulamin Komisji. Powyższe czynności wykonywane były pod nadzorem Przewodniczącego Komisji.

Komisja wydawała zalecenia w zakresie poprawy bezpieczeństwa oraz zapobiegania poważnym wypadkom, wypadkom lub incydentom w trakcie trwania postępowania.

Zakres planu prowadzonego postępowania przez Zespół badawczy, uzależniony był każdorazowo od wniosków, jakie zamierzała uzyskać Komisja w celu poprawy bezpieczeństwa.

W 2023 r. raporty były sporządzane przez Zespoły badawcze Komisji w oparciu o postanowienia *Rozporządzenia Wykonawczego Komisji (UE)*.

Ostateczna wersja projektu Raportu była przyjmowana uchwałą Komisji, w wyniku analizy i po przyjęciu lub odrzuceniu uwag podmiotów wymienionych art. 28k ust. 2 ustawy.

W 2023 r. Przewodniczący Komisji Pan Tadeusz Ryś podjął decyzje o przejęciu postępowania i prowadzenia przez Zespół badawczy Komisji w sprawie następujących zdarzeń:

- 1) wypadku kolejowego zaistniałego 3 listopada 2022 r. o godz. 18:45 na przystanku osobowym Krzęcice, w torze nr 2, w km 244,636 linii kolejowej nr 8 Warszawa Zachodnia – Kraków Główny;
- 2) wypadku kolejowego zaistniałego 12 grudnia 2022 r. o godz. 02:35 na szlaku Koziegłowy – Poznań Piątkowo, w torze nr 2, km 11,788 linii kolejowej nr 395 Zieliniec – Kiekrz, przejazd kolejowo-drogowy kategorii C;
- 3) wypadku kolejowego zaistniałego 19 stycznia 2023 r. o godz. 18:37 na szlaku Szczecin Podjuchy – Szczecin Port Centralny SPA, w km 349,520 toru nr 1 linii kolejowej nr 273 Wrocław Główny – Szczecin Główny;
- 4) wypadku kolejowego zaistniałego 7 lutego 2023 r. o godz. 02:00 na stacji Wrocław Brochów, w km 1,701 toru nr 1N linii kolejowej nr 349 Św. Katarzyna – Wrocław Kuźniki;
- 5) wypadku kolejowego zaistniałego 20 lutego 2023 r. o godz. 18:11 na szlaku Chałupki – Krzyżanowice, w torze nr 2, przejazd kolejowy kategorii B w km 47,973 linii kolejowej 151 Kędzierzyn-Koźle – Chałupki;
- 6) wypadku kolejowego zaistniałego 19 maja 2023 r. o godz. 09:51 na szlaku Komorów – Podkowa Leśna Główna, w torze nr 1, przejazd kolejowo-drogowy kategorii D w km 18,805 linii kolejowej nr 47 Warszawa Śródmieście WKD – Grodzisk Mazowiecki Radońska;
- 7) incydentu kolejowego zaistniałego 8 maja 2023 r. o godz. 7:26 na szlaku Góra Włodowska – Zawiercie, w torze nr 1, km 212,400 linii kolejowej nr 4 Grodzisk Mazowiecki – Zawiercie;
- 8) wypadku kolejowego zaistniałego dnia 12 kwietnia 2022 r. o godz. 9:22 na stacji Poznań Główny na rozjeździe nr 140 zabudowanym w torze 51, w km -0,181 linii kolejowej nr 351 Poznań Główny - Szczecin Główny;
- 9) wypadku kolejowego zaistniałego w dniu 24 sierpnia 2023 r. o godz. 12:05 na stacji Skierniewice na rozjeździe nr 13, w km 64,282 linii kolejowej nr 1 Warszawa Zachodnia – Katowice;
- 10) wypadku kolejowego zaistniałego w dniu 05 października 2023 r. o godz. 07:00 na stacji Gdynia Główna, tor nr 5, rozjazd nr 45, w km 21,522 linii kolejowej nr 202 Gdańsk Główny – Stargard.

Stan realizacji postępowań prowadzonych przez Komisję do dnia 2023-12-31 przedstawia się następująco:

- postępowania w sprawie zdarzeń wymienione w pozycjach 1, 2 oraz 5 zostały zakończone przez Zespoły badawcze Komisji, a opracowane „Raporty” z postępowań zostały przyjęte uchwałami Komisji i opublikowane,

- postępowania w sprawie zdarzeń, wymienione w pozostałych pozycjach: 3, 4 oraz 6 ÷ 10, rozpoczęte w 2023 r. są w trakcie opracowania – przez powołane Zespoły badawcze Komisji.

Ponadto Komisja w 2023 r. zakończyła postępowania ze zdarzeń:

- 1) w sprawie incydentu kolejowego zaistniałego w dniu 16 października 2019 r. o godz. 13:51 na stacji Leszczyny, w km 31,738 linii kolejowej nr 140 Katowice Ligota – Nędza – decyzja o przejęciu postępowania w dniu 01 października 2020 r.;
- 2) w sprawie wypadku kolejowego zaistniałego dnia 20 czerwca 2022 r. o godz. 12:55 na posterunku odgałęźnym Regalica, linii kolejowej Poznań Główny POD – Szczecin Główny 351 w km 204,079 - decyzja o przejęciu postępowania w dniu 29 czerwca 2022 r.

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

7. Komisja informowała podmioty wymienione w art. 28k ust. 2 ustawy o prowadzonym postępowaniu w sprawie zdarzenia i jego przebiegu, umożliwiając im przedkładanie opinii w sprawie postępowania i wnoszenie uwag.
8. Komisja współpracowała z właściwymi podmiotami prowadzącymi postępowanie w sprawie poważnych wypadków, wypadków lub incydentów w innych państwach członkowskich Unii Europejskiej, m.in. z Drážní Inspekce – krajowym organem dochodzeniowym w Czechach oraz krajowym organem dochodzeniowym Francji, jak stanowi art. 28j ustawy.
9. Komisja na podstawie art. 28ja ustawy uczestniczyła w programie wzajemnych ocen realizowanych w ramach współpracy międzynarodowej krajowych organów dochodzeniowych Unii Europejskiej. Przedstawiciel PKBWK uczestniczył w ocenie krajowego organu dochodzeniowego Niderlandów - jako członek zespołu oceniającego.
10. Komisja monitorowała zgłaszane zdarzenia kolejowe oraz prowadziła „Ewidencję Zdarzeń Kolejowych (EwZd)”.
11. W 2023 roku odbywały się wspólne oględziny zaistniałych zdarzeń kolejowych, wykonywane przez członków komisji kolejowych i członków Komisji m.in. w zakresie przeprowadzania pomiarów i badań, analizy dokumentacji. W trakcie badania przyczyny i okoliczności zdarzenia, członkowie Komisji uczestniczyli w posiedzeniach komisji kolejowych oraz w spotkaniach z udziałem przedstawicieli UTK. Komisja udzieliła wiele wskazówek mających doprecyzowanie oględzin miejsca zdarzenia m.in. w zakresie: taboru niewykolejonego, przed i za wykolejonym taborem oraz infrastruktury.
12. Zgodnie z art. 28 g ust. 2 ustawy, Prezes Urzędu Transportu Kolejowego powiadamiał Komisję o trudnościach w ustalaniu przyczyn zaistniałych zdarzeń przez komisje kolejowe, zapraszając do udziału w spotkaniach organizowanych z przedstawicielami komisji kolejowych.
13. Istotnymi 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 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 o współpracy nr P.070.3.2023 zawarte w dniu 25 maja 2023 roku zawarte pomiędzy Prezesem Urzędu Transportu Kolejowego a Przewodniczącym Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych w sprawie współpracy w zakresie bezpieczeństwa w transporcie kolejowym.
- W ramach wymiany doświadczeń i podniesienia, jakości systemu badania zdarzeń oraz podniesienia stanu bezpieczeństwa w transporcie kolejowym, Członkowie stali Komisji uczestniczą w organizowanych przez inne podmioty szkoleniach, konferencjach, seminariach, 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 w okresie od 1 stycznia do 31 grudnia 2023 r.

3.1 Zdarzenia zgłoszone Komisji przez podmioty wskazane w art. 28g ustawy

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 (Dz.U. poz. 369), zwanego dalej „rozporządzeniem”. Przepisy krajowe określają podział zdarzeń kolejowych w transporcie kolejowym na następujące ich rodzaje:

- 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,
 - pożar pojazdu kolejowego;
- 3) **incydent** – każde zdarzenie inne niż wypadek lub poważny wypadek, mające wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego.

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

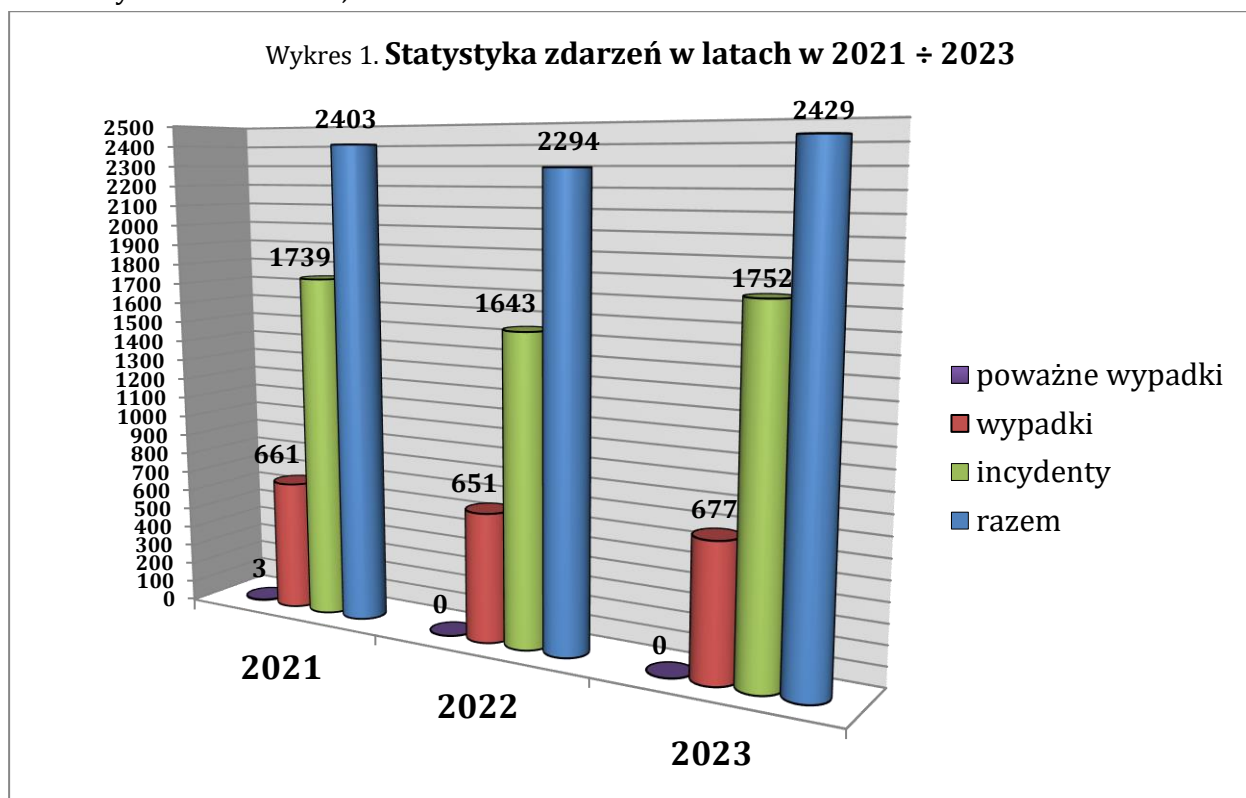
W okresie od 01 stycznia do 31 grudnia 2023 r. zostało zgłoszonych do Komisji i zarejestrowanych w systemie Ewidencji Zdarzeń Kolejowych (EwZd) ogółem 2429 zdarzeń kolejowych wg kwalifikacji przyczyny bezpośredniej wynikającej z rozporządzenia, z czego: 677 wypadków i 1752 incydentów.

Liczbę i strukturę zdarzeń z podziałem na rodzaje przedstawia poniższa tabela.

Tabela 1. Zdarzenia zgłoszone Komisji w 2023 r. w stosunku do roku 2022.

| Rodzaj zdarzenia (PW - poważny wypadek, W - wypadek, I - incydent) | 2022 | 2023 | Zmiana 2023/2022 |
|---|------|------|---|
| PW (kat. A) | 0 | 0 | nie zanotowano w EwZd w 2023 i w 2022 roku |
| W (kat. B) | 651 | 677 | +4,0% |
| I (kat. C) | 1643 | 1752 | +6,6% |
| Łączna liczba zdarzeń kolejowych | 2294 | 2429 | +5,9% |

Poniższy wykres przedstawia zestawienie poważnych wypadków, wypadków i incydentów, zaistniałych w latach 2021, 2022 i 2023.



W tym w 2023 r.:

- z bocznic kolejowych - łącznie do ewidencji (EwZd) prowadzonej w PKBWK, zostało zgłoszonych 180 zdarzeń kolejowych (w tym: 146 wypadków i 34 incydenty),
- z linii kolejowych wąskotorowych do ewidencji zostało zgłoszonych 7 zdarzeń kolejowych kategorii B (7 wypadków).

Tabela poniżej przedstawia liczbę poszkodowanych (zabitych, ciężko rannych i rannych) w zdarzeniach zaistniałych w 2023 r. w stosunku do roku 2022 (opracowane na podstawie dokumentów przekazanych przez obowiązane podmioty).

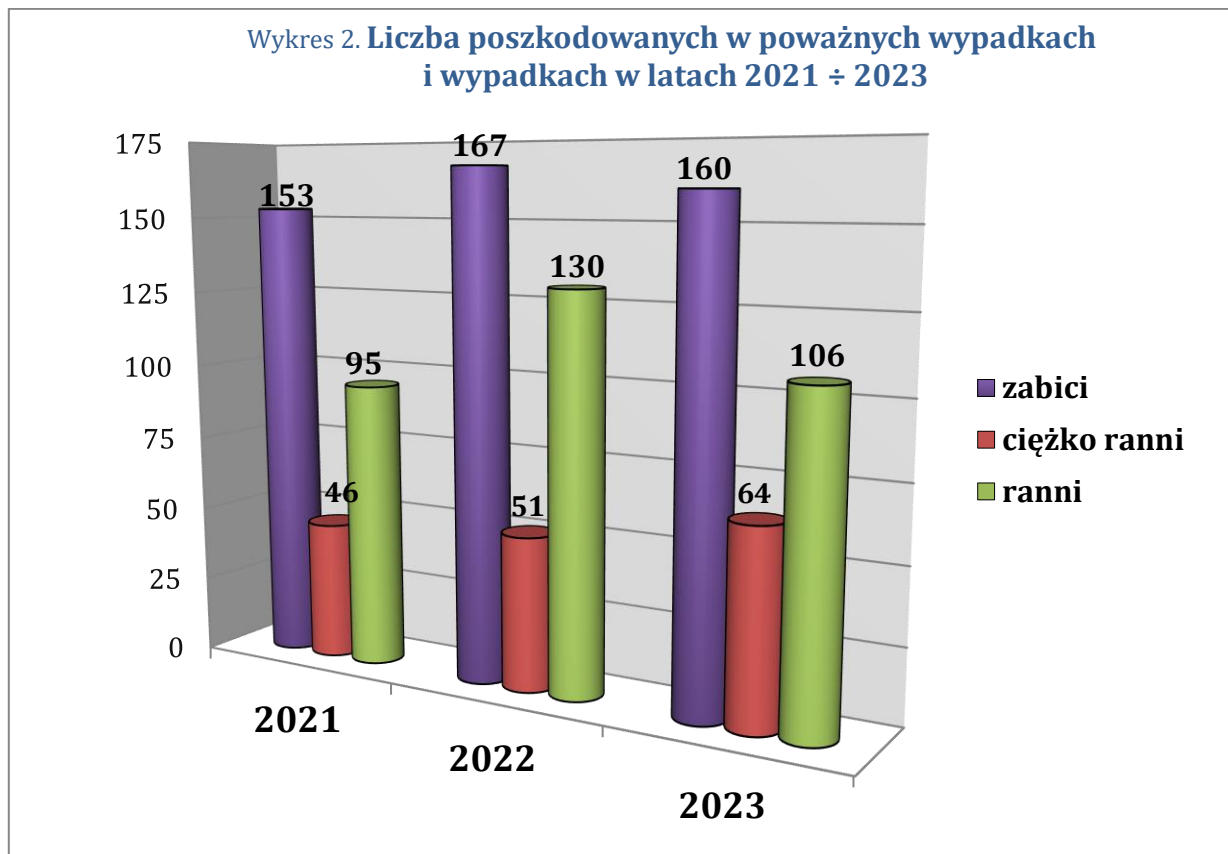
Tabela 2. Poszkodowani w zdarzeniach w 2023 r. w stosunku do roku 2022.

| Poszkodowani*) | 2022 | 2023 | Zmiana 2023/2022 |
|----------------|--------|--------|------------------|
| Zabici | 167**) | 160**) | -4,2% |
| Ciężko ranni | 51**) | 64**) | +25,5% |
| Ranni | 130**) | 106**) | -18,5% |

*)Poszkodowani: zabici, ciężko ranni i ranni (z uwzględnieniem bocznic kolejowych) wg informacji przekazanych na dzień sporządzenia Raportu (tj. do dnia 15 sierpnia 2024 r.), nie uwzględniono poszkodowanych zakwalifikowanych w decyzjach prokuratora, jako samobójstwa lub próby samobójcze.

**) Statystyka (dane liczbowe): zabitych, ciężko rannych i rannych wykazane na podstawie *Raportów Komisji* oraz *Protokołów ustaleń końcowych* opracowanych przez komisje kolejowe i przekazanych do PKBWK.

Poniższy wykres przedstawia zestawienie liczby poszkodowanych: zabitych, ciężko rannych i rannych, w zdarzeniach zaistniałych w latach 2021, 2022 i 2023, sporządzony na podstawie *Raportów Komisji* oraz *Protokołów ustaleń końcowych* opracowanych przez komisje kolejowe i przekazanych do PKBWK.

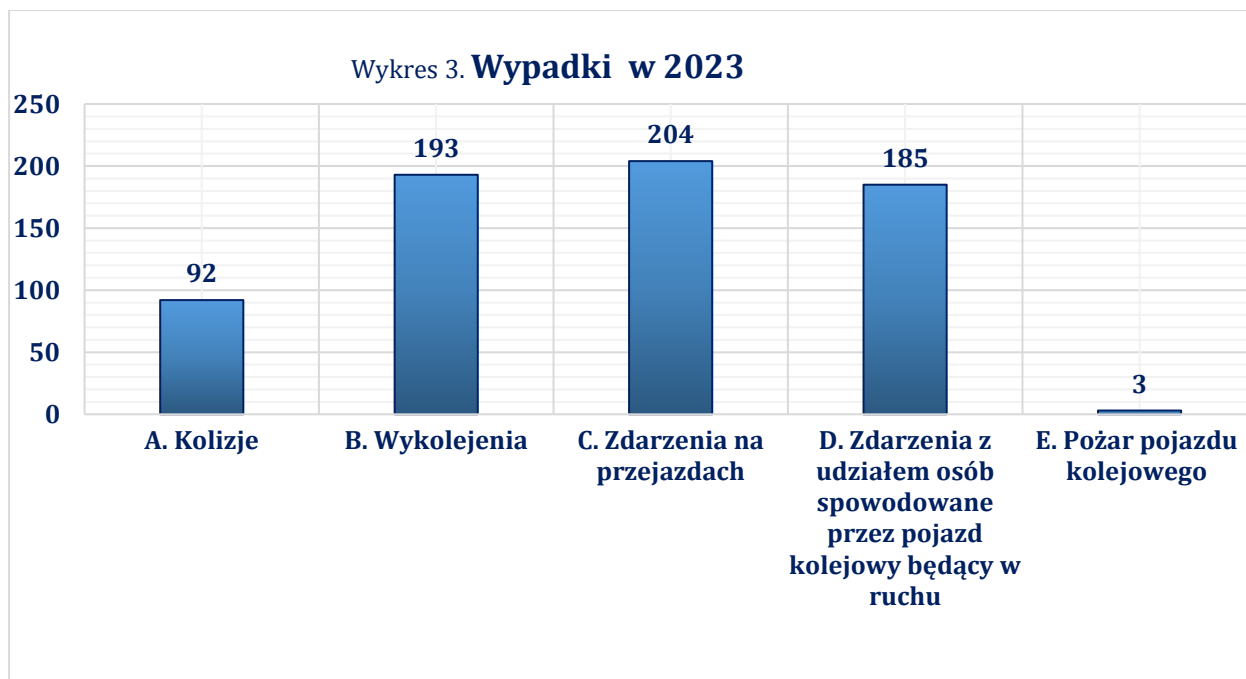


3.2 Podział zdarzeń zgłoszonych Komisji przez podmioty wskazane w art. 28g ustawy

Przypisanie zdarzeń zaistniałych w 2023 r. do odpowiednich rodzajów zdarzeń, dokonane przez PKBWK, przedstawiają poniższe wykresy:

a) **wypadki – 677**

- A. Kolizje – 92
- B. Wykolejenia – 193
- C. Zdarzenia na przejazdach – 204
- D. Zdarzenia z udziałem osób spowodowane przez pojazd kolejowy będący w ruchu – 185
- E. Pożar pojazdu kolejowego – 3.



b) **incydenty -1752**

- A. Zdarzenia (incydenty) związane z **eksploatacją oraz obsługą pociągu i pojazdu kolejowego** (w tym: *) incydenty kategorii: C44 – 129, C45 – 11, C46 – 1, C47 – 5).
Liczba incydentów ww. kategoriach: 146
- B. Zdarzenia (incydenty) z **osobami związane z ruchem pojazdu kolejowego**, bez poszkodowanych lub negatywnych konsekwencji dla mienia lub środowiska (tj. *) incydenty kategorii C65 – 81).
- C. Zdarzenia (incydenty) **na przejazdach kolejowych** – niezatrzymanie się pojazdu drogowego przed zamkniętą rogateką (półrogateką) i uszkodzenie jej lub sygnalizatorów drogowych (tj. *) incydenty kategorii C66 – 82); złośliwe, chuligańskie lub lekkomyślne występkę, bez poszkodowanych lub negatywnych konsekwencji dla mienia lub środowiska, stanowiące zagrożenie dla pasażerów lub pracowników pociągu (tj. *) incydenty kategorii C64 – 638).
Liczba incydentów ww. kategoriach: 720
- D. Zdarzenia (incydenty) związane z **uszkodzeniem lub złym stanem technicznym pojazdu kolejowego** oraz pożarem (w tym: *) incydenty kategorii: C53 – 31, C54 – 177, C55 – 27).
Liczba incydentów ww. kategoriach: 235
- E. Zdarzenia (incydenty) związane z **zdarzeniami (zakłóceniami) w infrastrukturze** (uszkodzenia, nieprawidłowe zadziałanie urządzeń, najechanie na przeszkodę oraz pożar w obiekcie lub w pobliżu toru, tj. *) incydenty kategorii: C51 – 58, C52 – 3, C57 – 2, C60 – 60, C64 – 6). Liczba incydentów ww. kategoriach: 129
- F. Zdarzenia (incydenty) spowodowane **błędym przygotowaniem drogi przebiegu dla pociągu** (wyprawieniem, uruchomieniem, przyjęciem pociągu lub pojazdu kolejowego) oraz

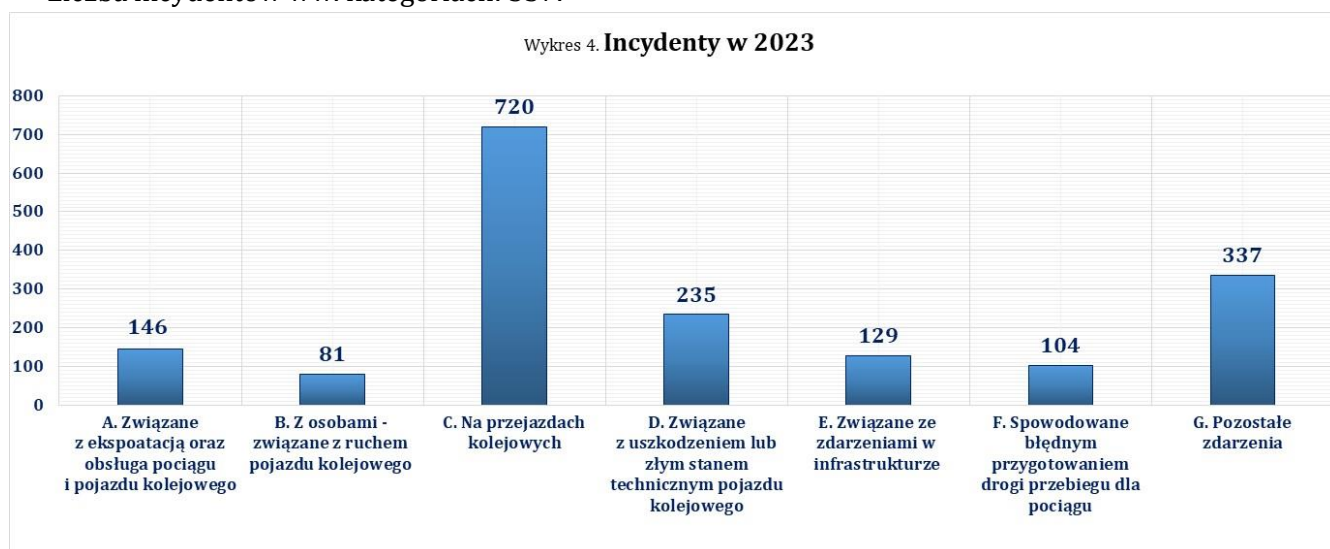
*) incydenty kategorii (C) - oznaczenie zgodne z kwalifikacją przyczyny bezpośredniej, zawartą w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym (Dz.U. 2016 r. poz. 369)

przygotowaniem pociągu do jazd (tj. *) incydenty kategorii: C42 – 2, C43 – 76, C48 – 2, C50 – 24).
Liczba incydentów ww. kategoriach: 104

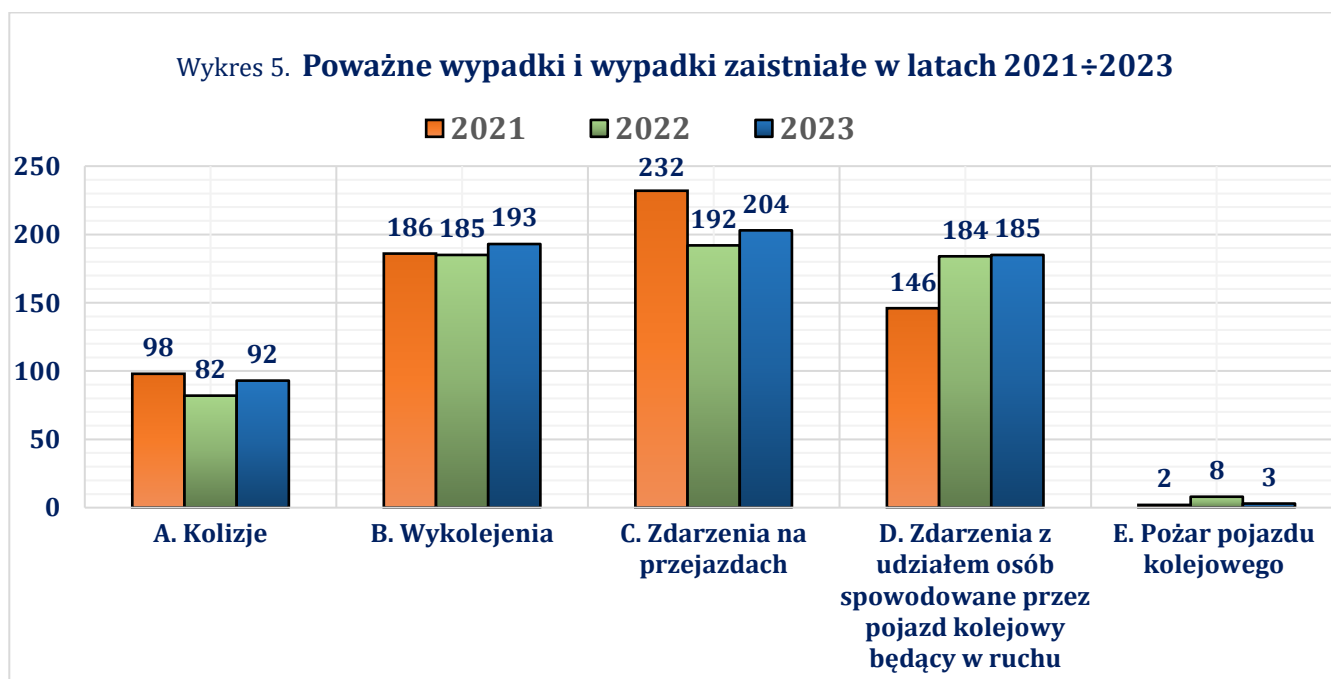
G. Pozostałe zdarzenia:

Niekontrolowane uwolnienie się towaru niebezpiecznego, kłeski żywiołowe, złośliwe, chuligańskie lub lekkomyślne występkę (itp. obrzucenie pociągu, kradzież ładunku z pociągu itp., rozerwanie się pociągu lub składu manewrowego, które nie spowodowało zbiegnięcia wagonów, oraz inne przyczyny lub nałożenie się kilku przyczyn jednocześnie (tj. *) incydenty kategorii: C59 – 4, C62 – 13, C64 – 77, C68 – 215, C69 – 28).

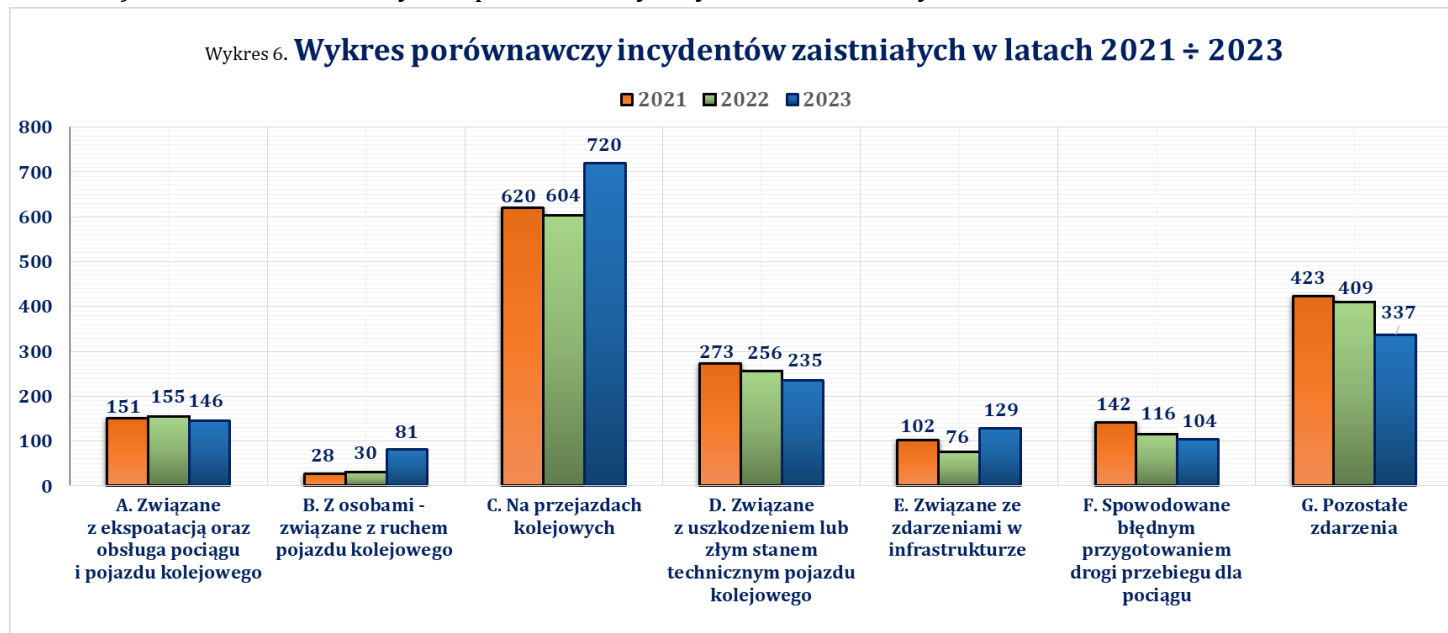
Liczba incydentów ww. kategoriach: 337.



c) Wykres porównawczy poważnych wypadków i wypadków zaistniałych w latach 2021 ÷ 2023



d) Wykres porównawczy incydentów zaistniałych w latach 2021 ÷ 2023



3.3 Zdarzenia w odniesieniu, do których Komisja rozpoczęła prowadzenie postępowań w 2023 r.

3.3.1 Wypadek kolejowy zaistniały 3 listopada 2022 r. o godz. 18:45 na przystanku osobowym Krzcięcice, w torze nr 2, w km 244,636 linii kolejowej nr 8 Warszawa Zachodnia – Kraków Główny

Skutki zdarzenia:

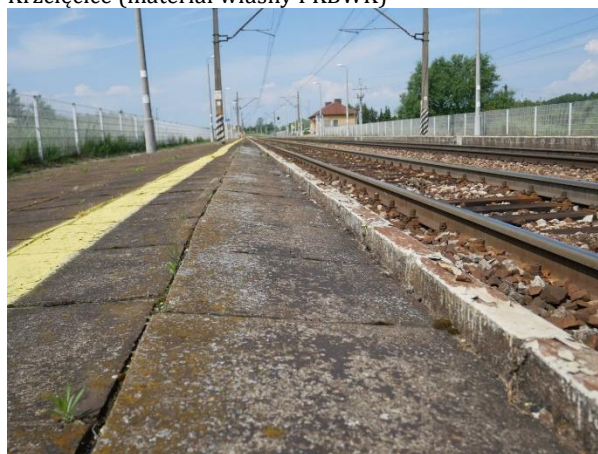
- w wyniku zaistniałego zdarzenia zostało poszkodowane 22 miesięczne dziecko, które doznało urazu głowy oraz wstrząśnienia mózgu, opiekun dziecka nie doznał obrażeń
- strat materialnych nie było



Zdjęcie 1 - Widok miejsca zdarzenia w porze nocnej z p.o Krzcięcice (materiał własny PKBWK)



Zdjęcie 2 - Widok miejsca zdarzenia w porze nocnej z p.o Krzcięcice (materiał własny PKBWK)



Zdjęcie 3 - Widok na Peron 2 z nierównościami nawierzchni (materiał własny PKBWK)



Zdjęcie 4 - Zarejestrowany obraz podróżnego wysiadającego z pociągu (monitoring pojazdu)

Wypadek z udziałem podróżnych.

Podczas wysiadania ostatnimi drzwiami czwartego członu pociągu osobowego MOJ 32318/9 na przystanku osobowym Krzęcice, podróżny wraz z 22-miesięcznym dzieckiem znajdującym się w wózku wypadł z pociągu na ławę torowiska w sąsiedztwie przejazdu kolejowego. Drzwi pojazdu kolejowego, przez które wysiadał podróżny znajdowały się w odległości ok. 20 m przed peronem, w miejscu nieprzeznaczonym do obsługi podróżnych. W wyniku zdarzenia zostało ciężko ranne dziecko.

Przewodniczący Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych Pan Tadeusz Ryś wydał decyzję z dniem 09 stycznia 2023 r. o podjęciu postępowania w sprawie wyjaśnienia przyczyn i okoliczności wypadku na przystanku osobowym Krzęcice w km 244,636 linii kolejowej nr 8. Zdarzenie zostało zgłoszone do Agencji Kolejowej Unii Europejskiej i zarejestrowane w bazie danych pod numerem PL-10352.

Nie zachodziła potrzeba wydawania zaleceń w celu poprawy bezpieczeństwa w czasie prowadzonego postępowania przez Przewodniczącego Komisji.

Środki podjęte od momentu zdarzenia.

Komisja kolejowa zakwalifikowała zdarzenie, jako incydent kat. C-65 i po zakończeniu postępowania w Protokole Ustaleń Końcowych przedstawiła następujące wnioski zapobiegawcze:

- 1) Zarządca infrastruktury rozważy zainstalowanie monitoringu na przejeździe kolejowo-drogowym w km 244,630 pod kątem możliwości badania ewentualnych skutków podobnych zdarzeń.
- 2) W odniesieniu do Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie, warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 151 poz. 987) dotyczy zapisu S 98 ust. 9a. W przypadku wystąpienia peronów o długości większej niż 85 m Wskaźnik W 4 „Wskaźnik Zatrzymania” na przystanku osobowym Krzęcice poprzedzić wskaźnikiem W 32 „Wskaźnik czoła pociągu” dla kierunku parzystego (dotyczy obu peronów). Rozważyć zabudowę wskaźników W32, analizując warunki miejscowe dla innych lokalizacji na terenie PKP PLK S.A.
- 3) Przewoźnik kolejowy POLREGIO S.A. w odniesieniu do Decyzji Nr 2/2021 Przewodniczącego Zespołu Zarządzania Kryzysowego POLREGIO sp. z o.o. z dnia 05.02.2021 r. Zapis S1 uchylające polecenie za pismem Nr PB03d-074-32/2020 z dnia 13 marca 2020 r. w zakresie nałożenia na prowadzącego pojazd kolejowy obowiązku centralnego otwierania drzwi (wyłączenie przycisku indywidualnego otwierania drzwi). Z uwagi na niskie temperatury oraz niekorzystne warunki atmosferyczne wpływające na możliwość wychłodzenia pojazdu Zakłady Spółki zobowiązuje się do usunięcia informacji umieszczonych w eksploatowanych pojazdach o automatycznym otwieraniu drzwi oraz dowodne powiadomienie drużyn pociągowych w zakresie wprowadzonych zmian. Komisja proponuje uchylić powyższy zapis, przywrócić do stosowania centralne otwieranie drzwi przez maszynistę. Jako uzasadnienie podając: Przy trwających modernizacjach linii kolejowych, zmienne jazdy pociągów po torze nr 1 i 2 (jazda w kierunku przeciwnym do zasadniczego) awaryjne zamknięcia toru, pasażer nie ma wiedzy, na którą stronę będzie wysiadał - szczególnie w porze ciemnej dotyczy to

w szczególności ludzi starszych, osób o ograniczonej sprawności ruchowej, kobiet z dziećmi itp. Postoje na przystankach ograniczone są do 0,5 min. Danie zgody na indywidualne otwieranie drzwi ma uzasadnienie dla stacji początkowej (nie wyziewać pociągu, oszczędność energii).

- 4) POLREGIO S. A. Zakład Świętokrzyski w Kielcach opracuje Biuletyn Informacyjny z zaistniałego zdarzenia. Biuletyn omówić na najbliższych pouczeniach okresowych dla: drużyn pociągowych, dyżurnych ruchu, nastawniczych, zwrotniczych, dróżników przejazdowych.
- 5) Ponadto, ISE Włoszczowa Płn. omówi z dyżurnymi ruchu posterunku odstępowego Krzęcice, w formie dodatkowego szkolenia, zakres zaistniałego zdarzenia i ewentualnego toku postępowania w podobnych sytuacjach z odpisem w dokumentacji techniczno-ruchowej.

Z tego postępowania Komisja sporządziła raport nr PKBWK 03/2023 (dnia 07 września 2023 r.), w którym wydała następujące zalecenia:

1. Przewoźnicy wykonujący przewozy pasażerskie zapewnią drużynom pociągowym szkolenie przypominające w zakresie przestrzegania postanowień przepisów dotyczących miejsca zatrzymania czoła pociągu w wyznaczonym miejscu na stacji i na przystanku osobowym.
2. PKP PLK S.A. uzupełni w stacjach i przystankach osobowych wskaźniki W32 poprzedzające wskaźniki zatrzymania czoła pociągu W4 przy peronach dłuższych niż 100 m.
3. Przewoźnicy wykonujący przewozy pasażerskie przeprowadzą akcję informacyjną wśród podróżnych o przeznaczeniu i możliwości korzystania w sytuacjach m.in. awaryjnych lub zagrożenia bezpieczeństwa z urządzeń interkomu będących na wyposażeniu pociągów pasażerskich. Obecnie opis ich przeznaczenia i sposób obsługi jest mało czytelny i niezrozumiały dla podróżnych.
4. Przewoźnicy wykonujący przewozy pasażerskie wprowadzą obowiązek sprawdzania przez drużynę pociągową łączności wewnętrznej poprzez interkom podczas przyjęcia pociągu na stacji początkowej oraz właściwą reakcję na dokonane wywołanie.
5. Przewoźnicy wykonujący przewozy pasażerskie, w tematyce pouczeń ujmą zagadnienie dotyczące wymiany informacji na pokładzie pociągu za pomocą dostępnych środków technicznych, pomiędzy podróżnym, drużyną konduktorską i maszynistą, w sytuacjach zagrożenia bezpieczeństwa podróżnych i pociągu.
6. PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Kielcach usunie nieprawidłowości wskazane w pkt V.3 Raportu nr PKBWK 03/2023 tj.:
 - a) Na przejeździe kolejowym kat. A o długości 33 m przecinającym dwie linie kolejowe: nr 8 (dwutorowa) w km 244,630 i nr 65 (jednotorowa) km 311,347; zabudowane są dwa punkty świetlne, co jest niezgodne z § 88 Rozporządzenia 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), który stanowi: „Liczbę punktów świetlnych ustala się w zależności od długości i szerokości przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia, uwzględniając wartości natężenia oświetlenia i równomierności oświetlenia zgodnie z normą PN-EN 12464-2 Światło i oświetlenie”.
 - b) Zbędne linie bezwzględnego zatrzymania P12 na przejeździe kat. A w km 244,630.

- c) Wygradzenie przejazdu kat. A km 244,630 niezgodne z Rozporządzeniem 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), które stanowi: *Odcinki pomiędzy torem a rogatkami odgradza się poręczami utrudniającymi dostęp do toru z ominięciem rogatek, jeżeli usytuowanie rogatek na to pozwala. Końce poręczy znajdujące się najbliżej toru umieszcza się w odległości 3 m od skrajnej szyny.*
- d) Na Peronie 2 wykonanym z płyt chodnikowych występują nierówności stanowiące trudność podczas wsiadania i wysiadania podróżnych.

3.3.2 Wypadek kolejowy zaistniały 12 grudnia 2022 r. o godz. 02:35 na szlaku Koziegłowy - Poznań Piątkowo, w torze nr 2, km 11,788 linii kolejowej nr 395 Zieliniec - Kiekrz, przejazd kolejowo-drogowy kategorii C

Skutki zdarzenia:

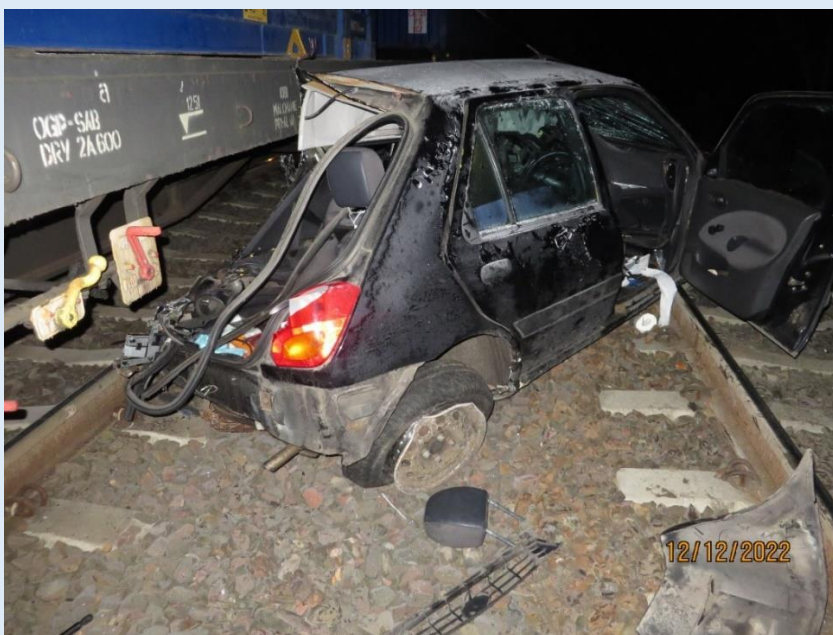
- kierujący samochodem osobowym odniósł obrażenia i został przewieziony do szpitala
- zniszczony samochód osobowy marki Ford
- uszkodzona lokomotywa elektryczna ET22-1082
- pociąg nie uległ wykolejeniu



Zdjęcie 5 - Widok na tor nr 2 z drogi z odległości 5 metrów od skrajnej szyny (materiał własny PKBWK)



Zdjęcie 6 - Oznakowanie przejazdu po przyjeździe przedstawicieli PKBWK (materiał własny PKBWK)



Zdjęcie 7- Skutki zdarzenia (źródło: materiał przekazany przez komisję kolejową)

Zdarzenie na przejeździe kolejowym – kategoria wypadek.

Zdarzenie na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii C, polegające na wjeździe samochodu osobowego marki Ford bezpośrednio przed nadjeżdżający pociąg w trakcie nadawania sygnałów przez sygnalizatory drogowe zabraniających wjazdu za te sygnalizatory, co doprowadziło do najechania pociągu towarowego na samochód osobowy.

Przewodniczący Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych Pan Tadeusz Ryś wydał decyzję z dniem 17 stycznia 2023 r. o podjęciu postępowania w sprawie wyjaśnienia przyczyn i okoliczności wypadku zaistniałego na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii C w km 11,788 linii kolejowej 395. Zdarzenie zostało zgłoszone do Agencji Kolejowej Unii Europejskiej i zarejestrowane w bazie danych pod numerem PL-10357.

Przedstawiciele Komisji po przybyciu na miejsce zdarzenia, zastali załączoną sygnalizację świetlną i oznakowanie przejazdu znakiem B-20 „STOP” oraz tabliczką „Sygnalizacja uszkodzona”, skontaktowali się z zastępcą naczelnika Sekcji Eksploatacji Poznań Franowo, informując go o sytuacji na przejeździe. Zastępca naczelnika Sekcji polecił dyżurnemu ruchu stacji Poznań Piątkowo wyłączenie sygnalizacji na przejeździe.

Z tego postępowania Komisja sporządziła raport nr PKBWK 04/2023 (dnia 11 grudnia 2023 r.), w którym wydała następujące zalecenia:

1. Autoryzowani zarządcy infrastruktury podejmą ukierunkowane działania dla grup pracowników (obsługa, naprawa konserwacja), mające na celu przypomnienie jednakowo brzmiących zasad postępowania w przypadku niedziałania urządzeń zabezpieczania ruchu na przejazdach kolejowo-drogowych.

2. Zarządcy infrastruktury, w przypadku wystąpienia usterki urządzeń samoczynnego systemu przejazdowego, które powodują wyświetlenie na tarczy TOP sygnału Osp-1 dla jednego toru danego przejazdu, spowodują wyświetlenie sygnału Osp-1 dla wszystkich torów w obrębie tego przejazdu.
3. W przypadku niedziałania samoczynnego systemu przejazdowego z powodu usterki jego elementów, zarządca infrastruktury PKP PLK S.A. po wyłączeniu sygnalizacji na sygnalizatorach drogowych przez personel obsługi, zabroni ponownego załączania samoczynnego systemu przejazdowego z poziomu urządzenia zdalnej kontroli przez personel obsługi.
4. Zarządca infrastruktury PKP PLK S.A. przeprowadzi kontrolę oraz wzmocni nadzór nad prawidłowością i kompletnością zapisów książkach E1758.
5. Przewoźnik PKP CARGO S.A. wzmocni nadzór nad prowadzeniem dokumentacji utrzymaniowej pojazdów kolejowych, zwłaszcza jej zgodności ze stanem faktycznym na pojeździe
6. Zarządca infrastruktury PKP PLK S.A. podejmie skuteczne działania w zakresie synchronizacji czasu w wykorzystywanych systemach elektronicznych rejestrujących czas.
7. Autoryzowani zarządcy infrastruktury, ujmą w rejestrze zagrożeń zagrożenia związane z dokonaniem zabudowy obiektów w obrębie trójkątów widoczności. Na etapie projektowania zabudowy w pobliżu przejazdów kolejowo-drogowych każdorazowo będą przeprowadzać analizę ryzyka z uwzględnieniem warunków miejscowych dla danego przejazdu kolejowo-drogowego.
8. Użytkownicy bocznic kolejowych, operatorzy kolei wąskotorowych oraz zarządcy infrastruktury zwolnieni z obowiązku uzyskania autoryzacji bezpieczeństwa, uprawnieni do prowadzenia działalności na podstawie świadectwa bezpieczeństwa, przeprowadzą kontrolę w zakresie warunków zabudowy obiektów w obrębie trójkątów widoczności z uwzględnieniem między innymi postanowień załącznika nr 3 część B ust. 14 i 15 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie (Dz.U. 2015 poz.1744 z późn. zm.).

3.3.3 Wypadek kolejowy zaistniały 19 stycznia 2023 r. o godz. 18:37 na szlaku Szczecin Podjuchy – Szczecin Port Centralny SPA, w km 349,520 toru nr 1 linii kolejowej nr 273 Wrocław Główny – Szczecin Główny

Kolizja pociągów, tj. najechanie pociągu LTE 785009 (lokomotywa E182-055-4 luzem) przewoźnika kolejowego CTL Logistics Sp. z o.o. relacji Rzepin - Szczecin Port Centralny SPB12, na ostatni wagon pociągu towarowego TME 684013 przewoźnika kolejowego POL-MIEDŹ TRANS Sp. z o.o. relacji Głogów Wróblin – Reclaw, stojącego przed semaforem wjazdowym B, wskazującym sygnał S1 „Stój” do stacji Szczecin Port Centralny SPA.

Przewodniczący Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych Pan Tadeusz Ryś wydał decyzję z dniem 27 stycznia 2023 r. o podjęciu postępowania w sprawie wypadku zaistniałego na szlaku Szczecin Podjuchy – Szczecin Port Centralny SPA w km 349,520 toru nr 1, linii kolejowej

nr 273. Zdarzenie zostało zgłoszone do Agencji Kolejowej Unii Europejskiej i zarejestrowane w bazie danych pod numerem PL-10366.

Skutki zdarzenia:

- uszkodzona została lokomotywa E182-055-4 prowadząca pociąg LTE 785009 przewoźnika CTL Logistics Sp. z o.o.
- uszkodzony ostatni wagon nr 84 51 594 4675 - 4 (wagon ładowny kamieniem) w pociągu TME 684013 przewoźnika POL-MIEDŹ TRANS Sp. z o.o.



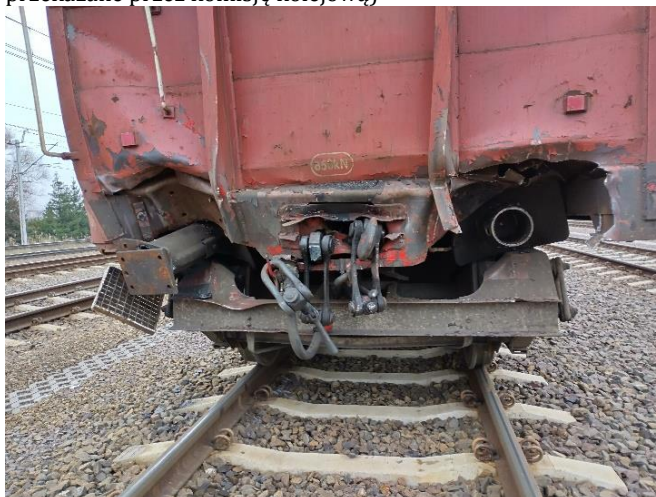
Zdjęcie 8 - Skutki zdarzenia (źródło: materiały przekazane przez komisję kolejową)



Zdjęcie 9- Widok miejsca zdarzenia (źródło: materiały przekazane przez komisję kolejową)



Zdjęcie 10 - Widok miejsca zdarzenia (źródło: materiały przekazane przez komisję kolejową)



Zdjęcie 11 - Skutki zdarzenia (źródło: materiały przekazane przez komisję kolejową)

Nie zachodziła potrzeba wydawania zaleceń w celu poprawy bezpieczeństwa w czasie prowadzonego postępowania przez Przewodniczącą Komisji.

Z tego postępowania Komisja sporządziła raport nr PKBWK 01/2024 (dnia 16 stycznia 2024 r.), w którym wydała następujące zalecenia:

1. Zarządca infrastruktury PKP PLK S.A. w ramach szkoleń okresowych i dodatkowych oraz kursów dla dyżurnych ruchu, zwróci szczególną uwagę na przepisowe stosowanie treści telefonogramów zapowiadawczych w czasie prowadzenia ruchu na podstawie telefonicznego zapowiadania pociągów, zgodnie ze wzorami zawartymi w instrukcji Ir-1.
2. Zarządca infrastruktury PKP PLK S.A. obejmie szczególnym nadzorem pracowników związanych bezpośrednio z prowadzeniem ruchu kolejowego (dyżurnych ruchu, nastawniczych) o stażu pracy poniżej dwóch lat.
3. Zarządca infrastruktury PKP PLK S.A. wzmocni działania w zakresie okresowych odsłuchów zarejestrowanych rozmów prowadzonych z posterunków ruchu, zwłaszcza w czasie obowiązujących obostrzeń (telefoniczne zapowiadanie, wydawanie poleceń i zgłaszanie przygotowania dróg przebiegu).
4. Zarządca infrastruktury PKP PLK S.A. wprowadzi stały nadzór nad poprawnością stosowania treści telefonogramów zapowiadawczych w czasie prowadzenia ruchu na podstawie telefonicznego zapowiadania pociągów, zgodnie ze wzorami zawartymi w instrukcji Ir-1.
5. Zarządca infrastruktury PKP PLK S.A. dokona na zarządzanej sieci kolejowej, sprawdzenia obecności „Wskaźników kanału radiowego” W 28 w miejscach zmiany obowiązującego kanału radiołącności pociągowej.
6. Dla zapewnienia dobrej widoczności zwrotnego refleksu z tarcz sygnałów Pc 5 (dzienny) na łukach, przewoźnicy kolejowi wdrożą obowiązek stosowania tarcz sygnałów Pc 5 „Oznaczenia końca pociągu lub innego pojazdu kolejowego”, zgodnych z wymaganiami technicznymi ujętymi w części II Instrukcji Ie-102 „Wymagania techniczne dla wskaźników i tablic sygnałowych” na pociągach towarowych kursujących na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
7. Przewoźnik kolejowy CTL Logistics Sp. z o.o. zapewni nadzór nad prawidłowością ustawienia rzeczywistych czasów w rejestratorach pojazdów trakcyjnych.
8. Zarządcy infrastruktury wyegzekwują od wykonawców robót, wyeliminowanie widoczności źródeł światła oświetlających teren budowy w rejonie czynnych torów kolejowych, powodujących oślepienie kierujących pojazdami kolejowymi.

3.3.4 Wypadek kolejowy zaistniały 7 lutego 2023 r. o godz. 02:00 na stacji Wrocław Brochów, w km 1,701 toru nr 1N linii kolejowej nr 349 Św. Katarzyna - Wrocław Kuźniki

Skutki zdarzenia:

- rozerwanie pociągu między 34 a 35 wagonem oraz 42 a 43 wagonem w składzie pociągu
- wykolejony wagon (złamanie pierwszej osi pierwszego wózka - wagon Eamnos nr 33 51 5839 055-9)
- uszkodzone rozjazdy nr 501, 502, 503, i 506 torów nr 1N i 3N oraz wstawki między rozjazdami



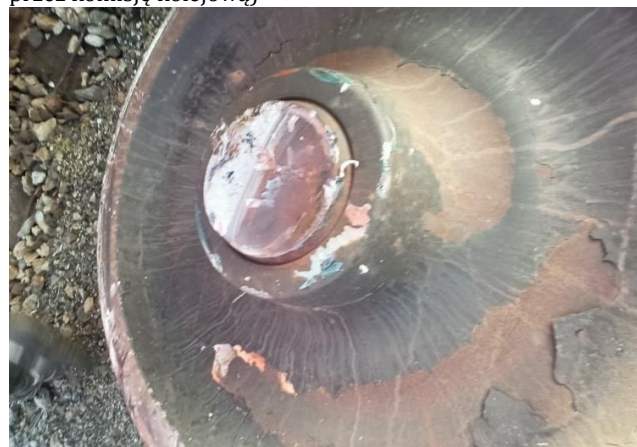
Zdjęcie 12 - Widok miejsca zdarzenia (źródło: materiały przekazane przez komisję kolejową)



Zdjęcie 13 - Widok wykolejonego wagonu (źródło: materiały przekazane przez komisję kolejową)



Zdjęcie 14 - Skutki zdarzenia (źródło: materiały przekazane przez komisję kolejową)



Zdjęcie 15 - Skutki zdarzenia (źródło: materiały przekazane przez komisję kolejową)

Zaistniałe zdarzenie polegało na wykolejeniu ostatniego ładownego wagonu typu Eamos nr 33 51 5839 055-9 w składzie pociągu towarowego nr 654027 przewoźnika T&C sp. z o.o. na rozjeździe nr 501 linii kolejowej nr 349 Św. Katarzyna – Wrocław Kuźniki, tor nr 1N, w wyniku złamania pierwszej osi pierwszego wózka ww. wagonu. W stanie wykolejonym wagon przejechał 124,8m jadąc po rozjazdach nr: 501, 503, 506, i zatrzymał się w torze nr 1N w km 1,826 linii nr 349. Wykolejeniu uległy wszystkie zestawy kołowe wagonu. Złamana część zestawu kołowego przemieszczając się w kierunku jazdy uszkodziła dodatkowo rozjazd nr 502 oraz tor nr 3N.

Przewodniczący Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych Pan Tadeusz Ryś wydał decyzję z dniem 22 lutego 2023 r. o podjęciu postępowania w sprawie wyjaśnienia przyczyn i okoliczności wypadku zaistniałego na stacji Wrocław Brochów w km 1,701 toru nr 1N, linii kolejowej nr 349. Zdarzenie zostało zgłoszone do Agencji Kolejowej Unii Europejskiej i zarejestrowane w bazie danych pod numerem PL-10379.

Podmiot odpowiedzialny za utrzymanie wagonów Spółka TORPOL S.A. w celu zapobieżenia wystąpienia podobnych zdarzeń w eksploatowanych wagonach, podjął działania polegające na przeprowadzeniu szczegółowych badań nieniszczącym wszystkich zestawów kołowych w eksploatowanych przez spółkę wagonach.

Opracowano i wdrożono środki zapobiegawcze w celu wyeliminowania lub ograniczenia ryzyka:

- 1) przeprowadzono szczegółowe badania ultradźwiękowe (UT) i magnetyczno-proszkowe (MT) wszystkich 136 zestawów kołowych w 34 wagonach węglarkach w zakładzie naprawczym taboru kolejowego,
- 2) rozszerzono wymagania w zakresie obowiązkowego badania szczegółowego ultradźwiękowego (UT) oraz magnetyczno-proszkowego (MT) w ramach napraw rewizyjnych oraz głównych wagonów w Dokumentacjach Systemu Utrzymania DSU wagonów towarowych,
- 3) Zarząd Spółki TORPOL S.A. podjął decyzję o przeprowadzeniu audytów u wszystkich podmiotów wykonujących rewizje zestawów kołowych dla TORPOL S.A. W oparciu o wyniki przeprowadzonych audytów dokonana zostanie aktualizacja listy kwalifikowanych dostawców.

Przewodniczący Komisji nie wydawał zaleceń w celu poprawy bezpieczeństwa w czasie prowadzonego postępowania.

Z tego postępowania Komisja sporządziła raport nr PKBWK 02/2024 (z dnia 23 stycznia 2024 r.), w którym wydała następujące zalecenia:

1. Podmioty odpowiedzialne za utrzymanie wagonów towarowych (ECM) zwiększą nadzór nad procesem naprawy zestawów kołowych podczas wymiany kół oraz wykonywanych poziomów utrzymania P4 i P5.
2. Podmioty odpowiedzialne za utrzymanie wagonów towarowych (ECM) dokonają sprawdzenia Systemów Zarządzania Utrzymaniem (MMS) pod kątem czynników przyczyniających się do zaistniałego zdarzenia oraz rozważą ujęcie w tych systemach następujących elementów:

- a) szczegółowe wymagania wobec wykonawców wykonujących czynności poziomów utrzymania P4 i P5,
 - b) ujęcia w Systemie Zarządzania Utrzymaniem (MMS) wagonów towarowych wymogów kompetencyjnych oraz szczegółowych zadań dla pracowników upoważnionych do wykonywania odbiorów technicznych, w szczególności w zakresie odbiorów międzyoperacyjnych.
3. TORPOL S.A. w ramach systemu zarządzania utrzymaniem podejmie działania w zakresie:
 - a) zwiększenie nadzoru nad przestrzeganiem procedur Systemu Zarządzania Utrzymaniem,
 - b) zapewnienia szczegółowego nadzoru nad dostawcami świadczącymi usługi utrzymania pojazdów kolejowych, w szczególności w zakresie badań części bieżących.
 4. Zakład MEGA-MET Sp. z o.o. Sp.k. w Łazach podejmie działania zmierzające do zwiększenia nadzoru nad wykonywanymi czynnościami poziomu utrzymania P4 i P5, w tym zwiększenie kontroli jakości realizowanych czynności naprawczych, zwłaszcza zleczanych na zewnątrz.
 5. Prezes Urzędu Transportu Kolejowego zakończy rozpoczęte w 2020 roku 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).
 6. Podmioty odpowiedzialne za utrzymanie wagonów towarowych (ECM) wprowadzą od natychmiast obowiązek przeprowadzania udokumentowanych szczegółowych¹⁾ badań nieniszczących osi zestawów kołowych przed ich ponownym wprowadzeniem do eksploatacji.
 7. Prezes Urzędu Transportu Kolejowego rozważy możliwość powołania zespołu ekspertów celem pozyskania opinii i wiedzy umożliwiającej określenie zakresu dodatkowych badań osi zestawów kołowych eksploatowanych powyżej 40 lat w wagonach towarowych.

3.3.5 Wypadek kolejowy zaistniały 20 lutego 2023 r. o godz. 18:11 na szlaku Chałupki – Krzyżanowice, w torze nr 2, przejazd kolejowy kategorii B w km 47,973 linii kolejowej nr 151 Kędzierzyn-Koźle – Chałupki

Zdarzenie na przejeździe kolejowym.

Pociąg towarowy przewoźnika PKP CARGO S.A. nr 441008 relacji Bohumin Vrbice – Tychy Fiat najechał na stojący ciągnik siodłowy marki Scania z naczepą marki Wielton, który został zamknięty przez roгатkę zamykającą ruch drogowy z przejazdu - uniemożliwiająca mu zjazd z przejazdu.

Zdarzenie polegało na uderzeniu pociągu w bok naczepy ciągnika siodłowego. Zjazd z przejazdu uniemożliwił mu samochód osobowy, który zatrzymał się celem ustąpienia pierwszeństwa pieszym na oznakowanym przejściu. Po zejściu pieszych samochód osobowy zjechał z przejazdu natomiast ciągnik siodłowy z naczepą został zamknięty między roгатkami.

Przewodniczący Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych Pan Tadeusz Ryś wydał decyzję z dniem 01 marca 2023 r. o podjęciu postępowania w sprawie wyjaśnienia przyczyn i okoliczności wypadku zaistniałego na przejeździe kolejowym kategorii B, zlokalizowanym na szlaku Chałupki – Krzyżanowice, w torze nr 2, w km 47,973 linii kolejowej nr 151. Zdarzenie zostało

zgłoszone do Agencji Kolejowej Unii Europejskiej i zarejestrowane w bazie danych pod numerem PL-10387.

Skutki zdarzenia:

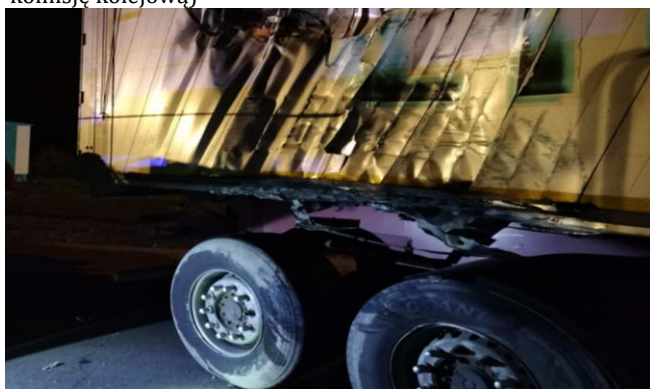
- uszkodzona lokomotywa ET22-1062
- uszkodzony ciągnik siodłowy marki Scania z naczepą marki Wielton



Zdjęcie 16 - Próby podniesienia drąga rogatki przez świadków zdarzenia (źródło: Youtube)



Zdjęcie 17 - Skutki zdarzenia - miejsce zatrzymania czoła ciągnika siodłowego po uderzeniu (źródło: materiały przekazane przez komisję kolejową)



Zdjęcie 18 - Skutki zdarzenia - uszkodzenia naczepy ciągnika siodłowego (źródło: materiały przekazane przez komisję kolejową)



Zdjęcie 19 - Skutki zdarzenia - uszkodzona lokomotywa ET22-1062 (źródło: materiały przekazane przez komisję kolejową)

W trakcie prowadzonego postępowania, Przewodniczący Komisji mając na uwadze istniejący stan obniżonego bezpieczeństwa w oparciu o postanowienia art. 281 ust. 1a ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (t.j.: Dz. U. 2021. poz. 1984) w dniu 17.03.2023 r. pismem skierowanym do Dyrektora PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Tarnowskich Górach, oraz pismem z dnia 07.04.2023 r. do Dyrektora GDDKiA Oddział Katowice wydał zalecenia w celu podwyższenia bezpieczeństwa w transporcie kolejowym w odniesieniu do przedmiotowego przejazdu kolejowego:

GDDKiA Oddział Katowice dokona:

- 1) zmiany organizacji ruchu pieszych w rejonie przejazdu poprzez likwidację oznakowania pionowego i poziomego przejścia dla pieszych w rejonie przedmiotowego przejazdu.
- 2) zabudowy ogrodzenia chodników w celu ochrony pieszych i skanalizowania ruchu pieszego na wysokości napędu roгатki N2 zamykającej wjazd na przejazd oraz na wysokości napędu roгатki N3 zamykającą ciąg pieszych na chodniku w kierunku torów.
- 3) podjęcie natychmiastowe działania celem przeniesienia przejścia dla pieszych zlokalizowanego bezpośrednio w sąsiedztwie przejazdu na odległość co najmniej 22 metrów od roгатki wjazdowej pasa najazdowego.

PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Tarnowskich Górach dokona:

- 4) Likwidacji roгатki wraz z napędem (nr N4) zamykającą zjazd z przejazdu.
- 5) Zmiany funkcji roгатki (nr N3) z zamykającą zjazd z przejazdu na roгатkę zamykającą ciąg pieszych na chodniku w kierunku torów na czas przejazdu pociągu. Wymianę drąga roгатki N3, na typ, który zabezpieczy wyłącznie chodnik, a roгатka powinna działać w sekwencji rogatek wjazdowych.
- 6) Zmiany lokalizacji napędu roгатki N2 zamykającej wjazd na przejazd zapewniający warunki stawiane Rozporządzeniem.
- 7) Zapewni latarki na drągach zapewniające ich widoczność wg warunków Rozporządzenia.
- 8) Zmiany lokalizacji sygnalizatorów drogowych zapewniając widoczność zgodnie z warunkami Rozporządzenia.
- 9) Wprowadzenia stałego ograniczenia prędkości czoła pociągów, na całej szerokości przejazdu kategorii B zlokalizowanym na szlaku Chałupki - Krzyżanowice, km 47,973 linii kolejowej nr 151 Kędzierzyn Koźle - Chałupki do 60 km/h do czasu likwidacji rogatek zamykających ruch drogowy w kierunku zjazdu z przejazdu.

Z tego postępowania Komisja sporządziła raport nr PKBWK 05/2023 (dnia 19 grudnia 2023 r.), w którym wydała następujące zalecenia:

1. Minister właściwy ds. transportu określi w przepisach wykonawczych do Prawa budowlanego m.in. warunki usytuowania przejść dla pieszych w rejonie przejazdów kolejowych.
2. Minister właściwy ds. transportu podjęć działania celem wprowadzenia zmian w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Rozwoju w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich

usytuowanie w zakresie włączania się świateł na wszystkich drogach rogatkowych równocześnie z rozpoczęciem nadawania sygnałów na sygnalizatorach drogowych.

3. Autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej, użytkownicy bocznic kolejowych, operatorzy kolei wąskotorowych oraz zarządcy infrastruktury zwolnieni z obowiązku uzyskania autoryzacji bezpieczeństwa, uprawnieni do prowadzenia działalności na podstawie świadectwa bezpieczeństwa przeprowadzą kontrolę przejazdów kolejowych pod względem lokalizacji przejść dla pieszych w ich bezpośrednim sąsiedztwie. W przypadku ujawnienia takich przejść, wspólnie z zarządcą drogi podejmą natychmiastowe działania celem przeniesienia przejścia dla pieszych poza strefę niebezpieczną przejazdu.

4. Zarządcy infrastruktury kolejowej zrealizują zalecenie nr 2) pkt 4.2 wydane przez Komisję w Raporcie Rocznym PKBWK za rok 2018, tj.:

„Zarządcy infrastruktury wyeliminują rogatki wyjazdowe dla samoczynnych systemów przejazdowych na przejazdach kategorii B, w odniesieniu do rozwiązań z czterema półrogatkami. 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)”.

W uzupełnieniu zalecenia z 2018 r. należy dążyć do separacji pasów ruchu na drodze jednojezdniowej poprzez zabudowę separatorów.

5. PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Tarnowskich Górach dokona: - zmiany usytuowania kamer na przejeździe kolejowym w celu umożliwienia obserwacji terenu całego przejazdu włącznie z sygnalizatorami drogowymi, - zmiany w działaniu sygnalizatora akustycznego, który w chwili obecnej generuje sygnały dźwiękowe w stanie ostrzegania systemu po zajęciu przez tabor czujnika wyłączającego (zgodnie z Dokumentacją Techniczno-Ruchową DTR systemu).

3.3.6 Wypadek kolejowy zaistniały 19 maja 2023 r. o godz. 09:51 na szlaku Komorów – Podkowa Leśna Główna, w torze nr 1, przejazd kolejowo-drogowy kategorii D w km 18,805 linii kolejowej nr 47 Warszawa Śródmieście WKD – Grodzisk Mazowiecki Radońska

Skutki zdarzenia:

- uszkodzony samochód osobowy Toyota Corolla
- uszkodzony elektryczny zespół trakcyjny EN97-005
- osób poszkodowanych nie było



Zdjęcie 20 - Widok przedpola jazdy w momencie wypadku zarejestrowany przez kamerę pojazdu kolejowego (źródło: materiały przekazane przez komisję kolejową)



Zdjęcie 21 - Widok miejsca starcia pojazdów (źródło: materiały przekazane przez komisję kolejową)



Zdjęcie 22 - Skutki zdarzenia (źródło: materiały przekazane przez komisję kolejową)

Zdarzenie na przejeździe kolejowo-drogowym (zwanym dalej „przejazdem kolejowym” zgodnie z ustawą Prawo o ruchu drogowym) kategorii D, polegające na wjeździe samochodu osobowego Toyota Corolla na przejazd kolejowy z jego lewej strony bezpośrednio przed czoło nadjeżdżającego pociągu przewoźnika Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o. o. (zwana dalej „WKD”), co spowodowało kolizję z nadjeżdżającym pojazdem kolejowym. Samochód został uderzony sprzęgiem członu „a” elektrycznego zespołu trakcyjnego w tylne prawe drzwi i zawisł na sprzęgu, który wbił się do wewnątrz kabiny samochodu. W takiej zakleszczonej pozycji samochód został przepchnięty o ok. 3m.

Przewodniczący Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych Pan Tadeusz Ryś wydał decyzję z dniem 30 maja 2023 r. o podjęciu postępowania w sprawie wypadku zaistniałego na przejeździe kolejowym kategorii D, zlokalizowanym na szlaku Komorów – Podkowa Leśna Główna, w torze nr 1, w km 18,805 linii kolejowej nr 47. Zdarzenie zostało zgłoszone do Agencji Kolejowej Unii Europejskiej i zarejestrowane w bazie danych pod numerem PL-10416.

W trakcie prowadzonego postępowania, Przewodniczący Komisji w oparciu o postanowienia art. 281 ust.1a ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (t.j.: Dz. U. z 2023 r. poz. 602), w dniu 31.07.2023 r. pismem skierowanym do zarządcy drogi, tj. Starostwa Powiatowego w Pruszkowie oraz zarządcy infrastruktury i przewoźnika, tj. Warszawskiej Kolei Dojazdowej Sp. z o. o. wydał poniższe zalecenia w celu podwyższenia bezpieczeństwa w transporcie kolejowym w odniesieniu do przedmiotowego przejazdu:

- 1) Wprowadzenie zakazu skrętu w lewo po przekroczeniu przejazdu z prawej na lewą stronę z drogi powiatowej w drogę gminną przebiegającą równolegle do toru nr 2 linii 47 WKD (adresat: zarządca drogi powiatowej – Starostwo Powiatowe w Pruszkowie).
- 2) Zapewnienie widoczności znaków drogowych, w szczególności: A-10, G1-a, G1-b, G1-c, B-20 i G-4 z obu stron dróg dojazdowych oraz wprowadzenie mechanizmów zapewniających bieżący nadzór w przyszłości nad usuwaniem roślinności dla zapewnienia dobrej widoczności tych znaków (adresat: zarządca drogi powiatowej - Starostwo Powiatowe w Pruszkowie).
- 3) Skorygowanie ustawienia luster tak, aby jednocześnie zapewniały widzialność czoła zbliżających się pociągów do przejazdu (adresat: zarządca drogi powiatowej Starostwo Powiatowe w Pruszkowie).
- 4) Skorygowanie – przesunięcie ustawienia szaf aparatowych tak, aby zapewniały widzialność czoła zbliżających się pociągów do przejazdu (adresat: zarządca infrastruktury – WKD Sp. z o. o.).
- 5) Zabudowanie progów zwalniających z obu stron przejazdu, aby ograniczyć prędkość samochodów zbliżających się do przejazdu (adresat: zarządca drogi powiatowej - Starostwo Powiatowe w Pruszkowie).
- 6) Przesunięcie linii bezwzględnej zatrzymania P-12 z obu stron przejazdu tak, aby nie były one zlokalizowane jak obecnie w osi skrzyżowań z drogami równoległymi do linii kolejowej (adresat: zarządca drogi powiatowej - Starostwo Powiatowe w Pruszkowie).
- 7) Doposażenie przejazdu w urządzenia rejestrujące nieprzestrzeganie zasad obowiązujących kierowców, gdy zabudowany jest znak B-20 oraz zamontowanie tablic świetlnych z napisem

„Uwaga pociąg”, które będą informowały kierowców pojazdów drogowych o przejeździe (adresat: zarządca infrastruktury – WKD Sp. z o. o.).

- 8) Zarządca linii kolejowej z uwagi na iloczyn ruchu wdroży działanie zmierzające do przekwalifikowania przejazdu z kategorii D na wyższą kategorię „C” (ze względu na ograniczenia terenowe brak możliwości zabudowy urządzeń kat. B) z doposażeniem w urządzenia monitorujące-rejestrujące nieprzestrzeganie zasad obowiązujących kierowców w trakcie nadawanych sygnałów na sygnalizatorach drogowych (adresat: zarządca infrastruktury - WKD Sp. z o.o.).

Z tego postępowania Komisja sporządziła raport nr PKBWK 03/2024 (z dnia 01 lutego 2024 r.), w którym wydała następujące zalecenia:

1. Zarządca infrastruktury Warszawska Kolej Dojazdowa Sp. z o. o. oraz Starostwo Powiatowe w Pruszkowie zrealizują zalecenia wydane w trakcie prowadzonego postępowania określone w rozdziale V.2 niniejszego Raportu.
2. Zarządca drogi powiatowej Starostwo Powiatowe w Pruszkowie zapewni mechanizmy nadzoru i kontroli nad prawidłową widocznością przejazdu kolejowego z drogi i znaków drogowych informujących o przejeździe, w tym podjęcie działania mające na celu bieżące usuwanie roślinności ograniczającej widoczność znaków drogowych informujących o zbliżaniu się do przejazdu.
3. Zarządca infrastruktury Warszawska Kolej Dojazdowa Sp. z o. o. dokona ponownej analizy ryzyka związanego z zaistnieniem wypadków na przejazdach i jeśli to niezbędne podjęcie środki ograniczenia tego ryzyka.

3.3.7 Incydent kolejowy zaistniały 8 maja 2023 r. o godz. 7:26 na szlaku Góra Włodowska – Zawiercie, w torze nr 1, km 212,400 linii kolejowej nr 4 Grodzisk Mazowiecki – Zawiercie

Skutki zdarzenia:

- utrudnienia w organizacji ruchu pociągów



Zdjęcie 23 – źródło: zdjęcie wykonane przez maszynistę poc. 14001



Zdjęcie 24 – źródło: zdjęcie wykonane przez maszynistę poc. 14001

Dnia 07.05.2023 roku o godz. 00:01 został zamknięty całodobowo tor nr 2 szlaku Góra Włodowska - Zawiercie w celu modernizacji linii nr 4 w ramach realizowanego projektu pn. „Modernizacja Linii Kolejowej nr 4 – Centralna Magistrala Kolejowa etap II”. W dniu 08.05.2023 r. ok. godz. 7:00 toromistrz prowadzący roboty, przybył wraz z pracownikami samochodem na miejsce wskazane przez kierownika ds. organizacji pracy. Grupa ta miała za zadanie dokonać demontażu przytwierdzeń szyn w torze zamkniętym nr 2, zamiast tego rozpoczęła prace w torze czynnym nr 1. Gdy grupa ta dokonywała demontażu przytwierdzenia szyn, to o godz. 7:24 ze stacji Góra Włodowska wyjechał tym torem pociąg nr 14001 przewoźnika PKP INTERCITY S.A. relacji Warszawa Wschodnia – Bohumin. Maszynista prowadzący ten pociąg, będąc w km 211,800 szlaku Góra Włodowska – Zawiercie, zauważył osoby ubrane w kamizelki ostrzegawcze, które pracowały w torze czynnym nr 1 po którym jechał prowadzony przez niego pociąg. Prowadzący pociąg maszynista posiadał informacje, że prace będą wykonywane w torze nr 2. Gdy maszynista zauważył pracowników pracujących w torze po którym jechał, wdrożył nagłe hamowanie podając jednocześnie sygnał Rp1 „Baczność”. Czoło pociągu zatrzymało się w km 212,200, tj. 200 m przed grupą roboczą, która w pośpiechu opuszczała torowisko. Pociąg nie wjechał na odcinek z wypiętym przytwierdzeniem szyn do podkładów.

Przewodniczący Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych Pan Tadeusz Ryś wydał decyzję z dniem 06 czerwca 2023 r. o podjęciu postępowania w sprawie incydentu kolejowego zaistniałego na szlaku Góra Włodowska – Zawiercie, w torze nr 1, km 212,400 linii kolejowej nr 4. Zdarzenie zostało zgłoszone do Agencji Kolejowej Unii Europejskiej i zarejestrowane w bazie danych pod numerem PL-10418.

Środki podjęte od momentu zdarzenia przez komisję kolejową:

- 1) Komisja kolejowa badająca okoliczności zdarzenia, zawnioskowała o odsunięcie od wykonywania czynności toromistrza nadzorującego pracę drugiej grupy, rozpinającej przytwierdzenie sprężyste szyn do podkładów w torze czynnym nr 1 szlaku Góra Włodowska - Zawiercie.
- 2) Na wniosek głównego wykonawcy PPMT Gdańsk, zawieszeni w czynnościach zostali: kierownik robót firmy TOR i kierownik ds. organizacji pracy firmy GRA-BUD.
- 3) CRI, jako inwestor nałożył kary finansowe na głównego wykonawcę, tj. PPMT na podstawie zapisów umowy i przepisów Ibh-105, za brak zabezpieczenia miejsca robót oraz za brak zapewnienia wymaganego nadzoru.

Przewodniczący Komisji nie wydawał zaleceń w celu poprawy bezpieczeństwa w czasie prowadzonego postępowania.

Z tego postępowania Komisja sporządziła raport nr PKBWK 04/2024 (z dnia 18 marca 2024 r.), w którym wydała następujące zalecenia:

1. PKP PLK S.A. wyegzekwuje zasady dopuszczania do robót i nadzoru, pracowników posiadających wymagane uprawnienia i zezwolenia.
2. PKP PLK S.A. wyegzekwuje zasady dopuszczania do wykonywania pracy na zarządzanej infrastrukturze pracowników firm zewnętrznych, którzy posiadają karty wstępu.
3. PKP PLK S.A. dla liniowych inwestycji, przeprowadzi normowanie pracy dla kierowników kontraktu i inspektorów nadzoru pod kątem możliwości realizacji zadań, wynikających z przepisów Prawa budowlanego i wewnętrznych procedur oraz w oparciu o wyniki tego normowania podejmie odpowiednie działania.

3.3.8 Wypadek kolejowy zaistniały dnia 12 kwietnia 2022 r. o godz. 9:22 na stacji Poznań Główny na rozjeździe nr 140 zabudowanym w torze 51, w km -0,181 linii kolejowej nr 351 Poznań Główny - Szczecin Główny

Skutki zdarzenia:

- uszkodzony rozjazd nr 140 oraz tor stacyjny 51 na odcinku od Tm60 do ukresu rozjazdu nr 140
- wykolejona i uszkodzona lokomotywa nr EU07-1529



Zdjęcie 25 – Widok ogólny miejsca zdarzenia (źródło: materiał własny PKBWK)



Zdjęcie 26 - Skutki zdarzenia - wykolejenie lokomotywy EU07-1529 (źródło: materiał własny PKBWK)

Wypadek polegający na przestawieniu zwrotnicy rozjazdu nr 140 leżącego w torze stacyjnym 51 stacji Poznań Główny pod przejeżdżającą lokomotywą EU07-1529 prowadzącą pociąg THE 575001, co doprowadziło do dwutorowej jazdy i w efekcie wykolejenia pierwszym wózkiem dwoma zestawami kołowymi i pierwszym zestawem kołowym drugiego wózka. Druga lokomotywa nie uległa wykolejeniu, ponieważ wjechała na zwrotnicę rozjazdu nr 140 już ustawioną na kierunek zwrotny.

Przewodniczący Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych Pan Tadeusz Ryś wydał decyzję z dniem 14 czerwca 2023 r. o podjęciu postępowania w sprawie wypadku kolejowego zaistniałego na stacji Poznań Główny na rozjeździe nr 140 zabudowanym w torze 51, w km -0,181 linii kolejowej nr 351. Zdarzenie zostało zgłoszone do Agencji Kolejowej Unii Europejskiej i zarejestrowane w bazie danych pod numerem PL-10422.

Środki podjęte od momentu zdarzenia przez komisję kolejową:

Na wniosek komisji kolejowej w działce 22 Regulaminu technicznego stacji Poznań Główny dokonano zmiany nr 3 o treści: „W związku z koniecznością ręcznego uwolnienia rozjazdu nr 140 / 141 i toru nr 51b dla przebiegów pociągowych od semaforów G1, G2, J53 na tor numer 51 (przebiegi G11 51; G22 51; J532 51) - miejscem zatrzymania czoła pociągu jest wskaźnik „W4” umiejscowiony z lewej strony toru numer 51 przed rozjazdami numer 140/141. Kontynuacja jazdy pociągowej (od wskaźnika W4) może odbyć się na sygnal zezwalający na semaforze M51, a jazd manewrowych na sygnal „Ms2 jazda manewrowa dozwolona” podany na tarczy manewrowej Tm60 umiejscowionej z prawej strony toru numer 51 (na wysokości wskaźnika W4).

Przewodniczący Komisji nie wydawał zaleceń w celu poprawy bezpieczeństwa w czasie prowadzonego postępowania.

Uwagi dodatkowe Komisji

- 1) Przewoźnik kolejowy PKP Cargo po przeprowadzonym poziomie utrzymania P4 lokomotywy EU07-1529 nie wdrożył polecenia 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

video rejestratorów w pojazdach kolejowych nowo budowanych i będących w eksploatacji zgodnie z rekomendacją PKBWK - Nr PKBWK-076-305/RL/r/11 z dnia 22.11.2011r.

- 2) Na planach stacji Poznań Główny (srk i drogowy) umiejscowienie wskaźnika W4 niezgodnie z terenem.
- 3) Plan schematyczny stacji (drogowy) sporządzony w niewłaściwej skali.

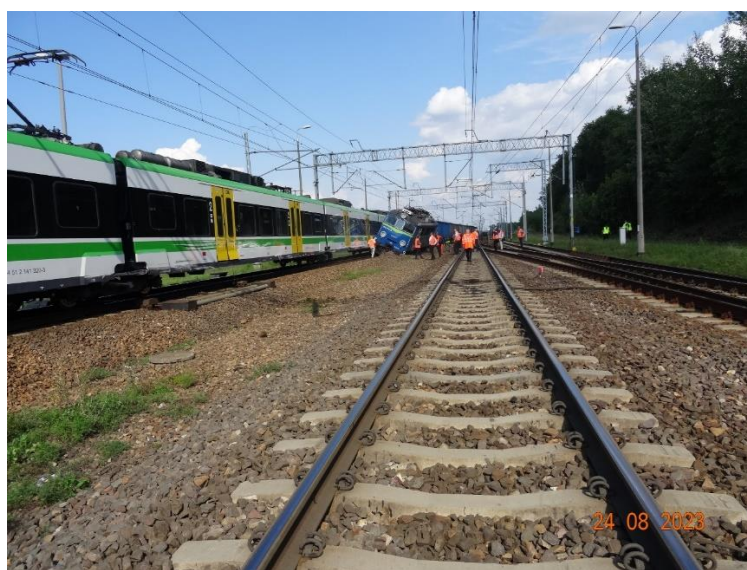
Z tego postępowania Komisja sporządziła raport nr PKBWK 05/2024 (z dnia 10 czerwca 2024 r.), w którym wydała następujące zalecenia:

1. PKP PLK S.A. IZ Poznań dla zapewnienia bezpiecznej organizacji ruchu pociągów kończących bieg na torze 51 w stacji Poznań Główny, w celu zmiany lokalizacji miejsca przebiegowego, zabuduje semafor drogowskazowy zamiast tarczy Tm60.
2. Do czasu realizacji Zalecenia nr 1, PKP PLK S.A. IZ Poznań w Działce 22. Inne postanowienia nieobjęte treścią poprzednich w ust. 12 Regulaminu Technicznego Stacji Poznań doprecyzuje szczegółowe zasady postępowania w przypadku konieczności użycia polecenia specjalnego „ZW”, a odbiegające od postanowień ujętych w §46 ust. 4 i 8 Instrukcji Ir-1 oraz w §13 ust. 4 i §14 ust.4 Instrukcji Ie-20.
3. PKP PLK S.A. wspólnie z dostawcą systemu dostosuje system komputerowy w stacji Poznań Główny - polecenie specjalne „ZW” z określeniem wymaganego opóźnienia czasowego, zgodnie z przyjętymi Standardami technicznymi dla urządzeń sterowania ruchem kolejowym i Podręcznikiem operatora Poznański Węzeł Kolejowy E-20.
4. PKP PLK S.A. IZ Poznań doprowadzi do zgodności planu drogowego ze stanem faktycznym – (usytuowanie wskaźnika W4 przy torze 51).
5. Autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej oraz zarządcy infrastruktury działający w oparciu o świadectwo bezpieczeństwa, zwolnieni z obowiązku uzyskania autoryzacji bezpieczeństwa, dokonają sprawdzenia na posterunkach wyposażonych w komputerowe urządzenia srk, celowości stosowania polecenia specjalnego zwolnienia przebiegu w trybie doraźnym (np. ZW; PZA; ...) pod kątem przestrzegania przepisów bezpieczeństwa prowadzenia ruchu kolejowego.
6. PKP CARGO S.A. wdroży polecenie Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego nr DBK-550/R-03/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 nowobudowanych i będących w eksploatacji.
7. PKP PLK S.A. uzupełni Rejestr zagrożeń o kolejne zagrożenie: „Nie zgodne z obowiązującymi przepisami zapisy w Regulaminie technicznym posterunku ruchu w zakresie organizacji ruchu”.
8. PKP PLK S.A. IZ Poznań podejmie działania w celu usunięcia nieprawidłowości, o których mowa w Rozdziale IV pkt 3.4, tj. w celu poprawy ergonomii stanowisk pracy dyżurnych ruchu na nastawni LCS stacji Poznań Główny.
9. Autoryzowani zarządcy infrastruktury ujmą w rejestrze zagrożeń zagrożenie związane z nieprawidłową ergonomią stanowisk pracy dyżurnych ruchu. Ponadto dokonają weryfikacji ergonomii stanowisk pracy dyżurnych ruchu w przypadkach usytuowania kilku stanowisk pracy w bezpośrednim sąsiedztwie w jednym pomieszczeniu, a w przypadku wykrycia nieprawidłowości, podejmą działania w celu poprawy warunków pracy dyżurnych ruchu.

3.3.9 Wypadek kolejowy zaistniały w dniu 24 sierpnia 2023 r. o godz. 12:05 na stacji Skierniewice na rozjeździe nr 13, w km 64,282 linii kolejowej nr 1 Warszawa Zachodnia - Katowice

Skutki zdarzenia:

- wykolejony pierwszy człon lokomotywy ET41-121 wszystkimi wózkami oraz drugi człon tej lokomotywy jednym wózkiem, uszkodzeniu uległ człon B i przejście między członami lokomotywy
- uszkodzone elementy konstrukcji i poszycia elektrycznego zespołu trakcyjnego ER160-22
- uszkodzony napęd rozjazd nr 13 i podrozjazdnic



Zdjęcie 27 – Widok ogólny miejsca zdarzenia (źródło: materiał komisji kolejowej)



Zdjęcie 28 – Widok z kamery czołowej pociągu nr 524009 w momencie starcia (źródło: materiał komisji kolejowej)



Zdjęcie 29 – Skutki zdarzenia (źródło: materiał komisji kolejowej)

Wypadek – kolizja pociągu towarowego z pasażerskim.

Pociąg towarowy nr 524009 przewoźnika PKP CARGO S.A. relacji Nidzica - Sitkówka Nowiny, prowadzony lokomotywą ET41-121, jechał torem głównym zasadniczym stacyjnym drugim stacji Skierniewice, będącym przedłużeniem toru szlakowego nr 2 (lewy) szlaku Radziwiłłów Mazowiecki – Skierniewice. Droga przebiegu dla tego pociągu była przygotowana i utwierdzona na tor trzeci i podany był sygnał zezwalający S13 na semaforze J2^{1/2/3/4/m}. Gdy czoło tego pociągu jadącego z toru drugiego na pierwszy przez rozjazd nr 11 znalazło się w ukresie rozjazdu nr 13 w km 64,282, doszło do starcia bocznego z pociągiem pasażerskim nr 93965 prowadzonym EZT ER160-22 przewoźnika „Koleje Mazowieckie – KM” Sp. z o.o. relacji Warszawa Wschodnia – Skierniewice. Pociąg pasażerski jadący torem pierwszym będącym przedłużeniem toru szlakowego nr 1 (prawy) szlaku Radziwiłłów

Mazowiecki – Skierniewice pominął semafor J1^{1/2/3/m} nadający sygnał S1 „Stój”. Wyprzedził pociąg towarowy wjeżdżając na rozjazd 13 od strony krzyżownicy na wprost, w drogę przebiegu pociągu towarowego, „rozpruwając” ten rozjazd. Czoło lokomotywy ET41-121 na rozjeździe nr 13 wjechało w lewy bok pierwszego zespołu przejeżdżającego pociągu pasażerskiego. Czoło pociągu nr 524009 zatrzymało się w km 64,306, natomiast czoło pociągu nr 93965 w km 64,374.

Przewodniczący Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych Pan Tadeusz Ryś wydał decyzję z dniem 01 września 2023 r. o podjęciu postępowania w sprawie wypadku kolejowego zaistniałego na stacji Skierniewice na rozjeździe nr 13, w km 64,282 linii kolejowej nr 1.

Zdarzenie zostało zgłoszone do Agencji Kolejowej Unii Europejskiej i zarejestrowane w bazie danych pod numerem PL-10444.

Środki podjęte od momentu zdarzenia:

Przewodniczący Komisji nie wydawał zaleceń w celu poprawy bezpieczeństwa w czasie prowadzonego postępowania.

Z tego postępowania Komisja sporządziła raport nr PKBWK 06/2024 (z dnia 01 sierpnia 2024 r.), w którym wydała następujące zalecenia:

1. Certyfikowani przewoźnicy kolejowi wprowadzą w systemach zarządzania bezpieczeństwem program doskonalenia dla maszynistów o stażu pracy poniżej 5 lat uwzględniający, co najmniej:
 - a) obowiązek przeprowadzania nadzorowanych jazd instruktażowych z pracownikami rozpoczynającymi pracę na stanowisku maszynisty, w wymiarze, co najmniej jedna jazda w miesiącu, przez okres jednego roku z każdym maszynistą, od chwili uzyskania przez niego świadectwa maszynisty,
 - b) przeprowadzanie szkoleń doraźnych, w tym zwiększenie liczby godzin szkoleń na symulatorach,
 - c) objęcie tej grupy pracowników szczególną opieką w zakresie procesów postępowania takich jak zachowanie koncentracji, selekcjonowanie bodźców, podzielność uwagi, umiejętność pracy pod presją czasu i w stresie.
2. Licencjonowani przewoźnicy w trakcie kursów przygotowawczych, szkoleń i pouczeń okresowych dla prowadzących pojazdy kolejowe, uwzględnią tematykę związaną z zasadami używania telefonów komórkowych i innych urządzeń mobilnych w trakcie prowadzenia pociągów i wykonywania manewrów, zgodnie z rekomendacją Przewodniczącego PKBWK (Raport nr PKBWK/1/2012 Zalecenie nr 3).
3. Certyfikowani przewoźnicy kolejowi oraz podmioty odpowiedzialne za utrzymanie w ramach posiadanych systemów zarządzania zidentyfikują zagrożenie związane z powtarzaniem się przyczyn awarii dla danego typu pojazdu oraz przeprowadzą ocenę ryzyka dla tego zagrożenia. W przypadku ujawnienia zagrożenia będą kontynuować:
 - a) stosowanie środków naprawczych, aby wyeliminować wykryte zagrożenie bezpieczeństwa,

- b) zgłaszanie powtarzających się usterek pojazdów danego typu producentowi taboru w celu dokonania przez producenta weryfikacji awaryjności w odniesieniu do innych pojazdów danego typu, monitorowania sprawności potencjalnie wadliwych podzespołów oraz podjęcia działań mających na celu zapewnienie bezpieczeństwa eksploatacji tych pojazdów np. poprzez naprawę/wymianę wadliwego komponentu we wszystkich pojazdach danego typu.
4. PKP PLK S.A. IZ Łódź celem uzyskania czytelnej i ciągłej widoczności sygnałów na semaforze drogowskazowym J11/2/3/m, zabuduje przed nim sygnalizatory powtarzające.
5. PKP PLK S.A. w ramach pouczeń okresowych i doraźnych dla osób bezpośrednio związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego, ujmie tematykę:
- a) przyjmie jako dobrą praktykę dodatkowe informowanie drogą radiową kierujących pojazdami kolejowymi przez pracowników posterunków ruchu o zmianach organizacji ruchu danego pociągu w obrębie stacji, w szczególności o nieplanowanym zatrzymaniu na stacji lub szlaku, w celu przepuszczania innych pociągów jak wskazano w Zaleceniu Przewodniczącego PKBWK w Raportach (nr PKBWK/03/2018 i nr PKBWK/02/2022),
- b) formułowania radiotelegramów zgodnie z instrukcją Ir-5 (R-12).

3.3.10 Wypadek kolejowy zaistniały w dniu 05 października 2023 r. o godz. 07:00 na stacji Gdynia Główna, tor nr 5, rozjazd nr 45, w km 21,522 linii kolejowej nr 202 Gdańsk Główny – Stargard

Skutki zdarzenia:

- ciężko ranny maszynista prowadzący pociąg ROJ 50673
- ranne trzy osoby będące pracownikami przewoźnika PLREGIO S.A.
- pasażerowie pociągu ROJ 50673 nie doznali obrażeń
- e.z.t. EN57-1248 – całkowicie zniszczony i wykolejony człon (Ra) oraz uszkodzony człon (S)
- autobus szynowy SA138-004 – zmiądzzona kabina (A) i czoło pojazdu, zmiana geometrii pudła (pudło „zniekształcone”)
- uszkodzone zostały urządzenia sterowania ruchem kolejowym na stacji Gdynia Główna i sieć trakcyjna (dwa wieszaki podwieszenia)



Zdjęcie 31 – Widok ogólny miejsca zdarzenia (źródło: materiał komisji kolejowej)



Zdjęcie 30– Skutki zdarzenia uszkodzenie SA138-004
(źródło: materiał własny PKBWK)



Zdjęcie 32– Skutki zdarzenia uszkodzenie e.z.t. EN57-1248
(źródło: materiał własny PKBWK)

Poważny wypadek – kolizja pociągów.

Pociąg pasażerski ROJ 50673 przewoźnika POLREGIO S.A., relacji Malbork - Gdynia Chylonia, odjechał z toru czwartego, w kierunku toru szlakowego nr 1 do stacji Gdynia Chylonia. Pociąg ten jechał po utwierdzonej drodze przebiegu, na sygnał S 10a „*Jazda z prędkością nieprzekraczającą 60 km/h, a potem z największą dozwoloną prędkością*” nadany na semaforze wyjazdowym K4^{2/4/m}. W tym samym czasie realizowana była jazda manewrowa autobusu szynowego SA138-004 przewoźnika POLREGIO S.A wyjeżdżającego ze stacji paliw. Skład ten jechał z toru 404 na tor 15a po utwierdzonej drodze przebiegu, której koniec stanowiła tarcza manewrowa Tm30 nadająca sygnał Ms1 „*Jazda manewrowa zabroniona*”. Autobus szynowy pominął tarczę, przed którą miał się zatrzymać, najechał na rozjazd nr 64 rozpruwając zwrotnicę i wjechał w drogę przebiegu jadącego pociągu ROJ 50673. Konsekwencją tego było czołowe zderzenie pojazdów na rozjeździe nr 45 leżącym w torze 5.

Przewodniczący Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych Pan Tadeusz Ryś wydał decyzję z dniem 06 października 2023 r. o podjęciu postępowania w sprawie wypadku kolejowego zaistniałego na stacji Gdynia Główna, tor nr 5, rozjazd nr 45, w km 21,522 linii kolejowej nr 202.

Zdarzenie zostało zgłoszone do Agencji Kolejowej Unii Europejskiej i zarejestrowane w bazie danych pod numerem PL-10456. .

Postępowanie (wg stanu na sierpień 2024 r.) jest na etapie doprecyzowania czynników przyczyniających się i zaleceń. Raport z postępowania jest w fazie końcowej opracowania.

4. Analiza zdarzeń zgłoszonych do PKBWK w 2023 r.

Wzrost ogólnej liczby zdarzeń

W roku 2023 ogólna liczba zdarzeń zgłoszonych Komisji przez zarządców infrastruktury i użytkowników bocznic kolejowych właściwych dla miejsca zdarzenia zwiększyła się o 5,9 % w stosunku do roku 2022, z czego:

- nie odnotowano poważnych wypadków, w odniesieniu, do których Komisja prowadziła postępowania (w 2022 roku, również nie odnotowano poważnych wypadków kolejowych),
- nastąpił wzrost liczby wypadków - o 4,0% (z 651 zaistniałych w 2022 r. do 677 w 2023 r.),
- liczba incydentów wzrosła o 6,6 % (z 1643 zaistniałych - w 2022 r. do 1752 w 2023 r.).

Z analizy zdarzeń zgłoszonych do PKBWK w 2023 r. wynika, że na bocznicach kolejowych również wzrosła o 6,7% ogólna liczba zaistniałych zdarzeń kolejowych w porównaniu do roku 2022 r.

W 2023 roku zaistniało 180 zdarzeń: w tym 146 zakwalifikowanych zostało do kategorii wypadki kolejowe i 34 do kategorii incydenty kolejowe, a w 2022 r. odpowiednio ogółem zaistniało 168 zdarzeń kolejowych: w tym 128 zakwalifikowanych do kategorii wypadki kolejowe oraz 40 do kategorii incydenty kolejowe.

Struktura zdarzeń w 2023 r. w stosunku do 2022 r. z podziałem na kategorie (z uwzględnieniem kwalifikacji przyczyny bezpośredniej) zawarta jest w Załączniku „C” do niniejszego raportu na str. 99.

Wypadki

Wzrost liczby wypadków nastąpił w 15 kategoriach*) tj.: B01 – 1; B03 – 41; B04 – 36; B06 – 1; B07 – 5; B09 – 50; B16 – 4; B17 – 24; B21 – 131; B23 – 13; B32 – 6; B33 – 13; B35 – 18; B39 – 2 oraz kategoria nieustalona – 2.

Niewielki spadek liczby wypadków w stosunku do roku poprzedniego nastąpił w 10 kategoriach*) (z 40 wszystkich zdarzeń kategorii B), tj.: B00 – 19; B08 – 12; B10 – 6; B13 – 34; B15 – 12; B18 – 5; B19 – 11; B20 – 30; B24 – 3; B34 – 167.

*) kategoria zdarzenia (A, B, C) - oznaczenie zgodne z kwalifikacją przyczyny bezpośredniej, zawartą w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym (Dz.U. z 2016 r. poz. 369)

Największy wzrost liczby wypadków nastąpił w kategoriach:

B21 – wzrost o 25 – zdarzeń zaistniałych na przejazdach kolejowo-drogowych kat. D, w 2022 r. zaistniało – 106 zdarzeń, a w 2023 r. – 131 zdarzeń;

B17 – wzrost o 14 – niewłaściwe załadowanie, rozładowanie, nieprawidłowości w zabezpieczeniu ładunku lub inne nieprawidłowości w czynnościach ładunkowych albo niewłaściwe zestawienie pociągu lub składu manewrowego – w 2022 r. zaistniało 10, a w 2023 r. – 24 zdarzenia;

B35 – wzrost o 9 – zdarzeń z osobami, związane z ruchem pojazdu kolejowego (wskakiwanie, wypadnięcie z pociągu, pojazdu kolejowego, silny dojazd lub gwałtowne hamowanie pojazdu kolejowego) – w 2022 r. zaistniało 9, a w 2023 r. – 18 zdarzeń;

B03 – wzrost o 8 – zdarzeń w kategorii wyprawienie, przyjęcie lub jazda pojazdu kolejowego po niewłaściwie ułożonej niezabezpieczonej drodze przebiegu albo niewłaściwa obsługa urządzeń sterowania ruchem kolejowym w 2022 roku zaistniało 33, a w 2023 r. – 41 zdarzeń.

Incydenty

W stosunku do roku poprzedniego, w 2023 r. nastąpił wzrost liczby zgłoszonych incydentów o 6,6% - tj. o 109 (w 2022 r. zaistniało 1643 incydenty, a w 2023 r. zaistniało 1752 incydenty).

Wzrost liczby incydentów nastąpił w 9 kategoriach*) (z 27 wszystkich zdarzeń kategorii C), tj. C42 – 2; C44 – 129; C50 – 24; C51 – 58; C55 – 27; C59 – 4; C60 – 60; C64 – 721; C65 – 81.

Nieznaczny spadek liczby incydentów nastąpił w 16 kategoriach*) tj.: C43 – 76; C45 – 11; C46 – 1; C47 – 5; C48 – 2; C52 – 3; C53 – 31; C54 – 177; C57 – 2; C62 – 13; C66 – 82; C68 – 215; C69 – 28 oraz nie zgłoszono zdarzeń (całkowity spadek) w kategoriach: C41 – 0; C49 – 0; C61 – 0; C67 – 0.

Największy wzrost liczby incydentów nastąpił w kategoriach:

- **C64** – z zaistniałych 607 w 2022 r. wzrost do 721 zaistniałych w roku 2023 (+114) – w kategorii: 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, łączności, sterowania ruchem kolejowym lub nawierzchni oraz ingerencja w te urządzenia), bez uszkodzonych lub negatywnych konsekwencji dla mienia lub środowiska, stanowiące zagrożenie dla pasażerów lub pracowników pociągu;
- **C65** – z zaistniałych 30 w 2022 r. wzrost do 81 zaistniałych w roku 2023 (+51) - 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), bez uszkodzonych lub negatywnych konsekwencji dla mienia lub środowiska;

- **C51** – z zaistniałych 29 w 2022 r. wzrost do 58 zaistniałych w roku 2023 (+29) - 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;
- **C60** – z zaistniałych 35 w 2022 r. wzrost do 60 zaistniałych w roku 2023 (+25) – najechanie pojazdu kolejowego na przeszkodę (np. płożę hamulcową, wózek bagażowy, pocztowy itp.) bez wykolejenia lub uszkodzenia;
- **C44** – z zaistniałych 118 w 2022 r. wzrost do 129 zaistniałych w roku 2023 (+11) – niezatrzymanie się pojazdu kolejowego przed sygnałem „Stój” lub w miejscu, w którym powinien się zatrzymać, albo uruchomienie pojazdu kolejowego bez wymaganego zezwolenia.

Z analizy wypadków (wg podziału na rodzaj zdarzenia) wynika, że nastąpił wzrost liczby wypadków na liniach kolejowych i bocznicach kolejowych (oraz z uwzględnieniem linii wąskotorowych):

- **kolizji** – z zaistniałych 82 w 2022 r. wzrost do 92 zaistniałych w roku 2023; kolizje stanowią – 13,6% ogólnej liczby wszystkich wypadków (tj. 677);
- **wykolejenia** – z zaistniałych 185 w 2022 r. wzrost do 193 zaistniałych w roku 2023; wykolejenia stanowią 28,5% ogólnej liczby wszystkich wypadków (tj. 677);
- **zdarzenia na przejazdach** – z zaistniałych 192 w 2022 r. wzrost do 204 zaistniałych w roku 2023 (tj. z uwzględnieniem kategorii B18, B19, B20, B21, B22, B31, B32, B33); zdarzenia na przejazdach stanowią 30,1% ogólnej liczby wszystkich wypadków (tj. 677);
- **zdarzenia z udziałem osób spowodowane przez pojazd kolejowy będący w ruchu** – z zaistniałych 184 w 2022 r. wzrost do 185 zaistniałych w roku 2023 (tj. kategorie B34 i B35); zdarzenia te stanowią 27,3% ogólnej liczby wszystkich wypadków (tj. 677).

Ponadto w ewidencji zanotowano spadek w kategorii B24 - tj. **pożary** - z 8 zaistniałych w 2022 r. do 3 zaistniałych w 2023 r., stanowią one ok. 0,5% ogólnej liczby wszystkich wypadków (tj. 677).

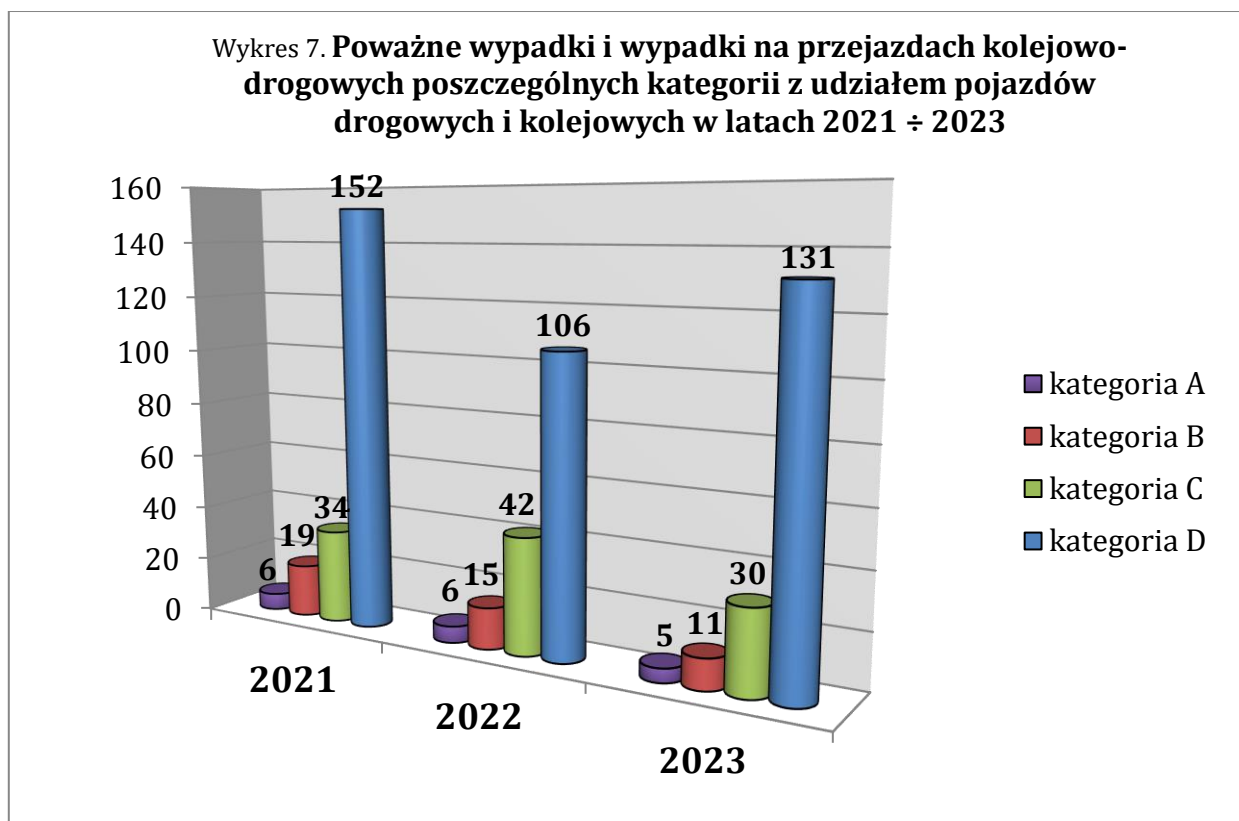
Wypadki na przejazdach kolejowo-drogowych

W 2023 r. w porównaniu do roku 2022 nastąpił **wzrost o 8** zdarzeń z ogólnej liczby wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii A, B, C, D, tj. o **4,7%**, (w 2022 r. – zaistniało 169 wypadków, a w 2023 r. - 177) w tym:

- na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii A zanotowano **spadek** o 1 wypadek,
- na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii B **spadek** o 4 wypadki,
- na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii C **spadek** o 12 wypadków,
- na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii D nastąpił **wzrost** o 25 wypadków.

Powyższe statystyki uwzględniają również wypadki zaistniałe na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii D: użytkowników bocznicy kolejowych - 7 wypadków oraz na liniach kolejowych wąskotorowych - 5 wypadków.

Zestawienie porównawcze poważnych wypadków i wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych poszczególnych kategorii z udziałem pojazdów drogowych i kolejowych w latach 2021 ÷ 2023 przedstawiono na wykresie poniżej.



Podstawowymi przyczynami zdarzeń przy przekraczaniu przejazdów kolejowych są nadal w szczególności:

- niezastosowanie się do zakazu wjazdu na przejazd poza sygnalizator drogowy nadający sygnał zakaz wjazdu poprzez dwa sygnały czerwone na przemian migające,
- niezatrzymanie się w wyniku ustawionego znaku „Stop” i niezachowanie należytej ostrożności przez kierujących pojazdami drogowymi,
- przejeżdżanie pod zamykającymi się rogatkami,
- omijanie półrogatek,
- brak wymaganego trójkąta widoczności,
- niezachowanie szczególnych środków ostrożności przed przejazdem kolejowym przy zamkniętych rogatkach i prawidłowo działającej sygnalizacji świetlnej oraz brak reakcji kierowcy pojazdu drogowego na sygnał dźwiękowy „Bacność” podawany przez maszynistę pociągu,

- blokowanie przejazdu przez wjeżdżane na tory pojazdy drogowe bez możliwości zjazdu,
- niedostosowanie prędkości do panujących warunków drogowych, powodując wjazd w bok pociągu na przejazdach kat. D lub na urządzenia rogatkowe na przejazdach kat. B,
- nieprzestrzeganie znaków i innych sygnałów drogowych,
- niewłaściwe zachowanie, gdy pojazd drogowy zostanie unieruchomiony na torach,
- brak reakcji kierującego pojazdem drogowym, na podawane przez maszynistę pociągu sygnały „Bacność”, przy przekraczaniu przejazdu kolejowego oraz w konsekwencji wjechanie na przejazd bezpośrednio pod nadjeżdżający pociąg,
- niezatrzymanie się pojazdu drogowego przed sygnalizatorem drogowym z włączoną sygnalizacją świetlną zabraniającą wjazdu pojazdów na przejazd oraz dźwiękową i wjazd bezpośrednio przed nadjeżdżającym pociągiem na prawidłowo zabezpieczonym i osygnalizowanym przejeździe kategorii C,
- wjechanie pojazdem drogowym na przejazd kolejowy, pomimo załączonego ostrzeżenia na sygnalizatorach drogowych - niezachowanie ostrożności przez kierowcę na przejeździe kategorii B i zatrzymanie pojazdu drogowego w strefie przejazdu przed rostką zamykającą zjazd,
- niezatrzymanie się pojazdu drogowego przed sygnalizatorami drogowymi, pomimo braku możliwości kontynuowania jazdy ze względu na korek uliczny i utknięcie na przejeździe kolejowym po zamknięciu rogatki,
- 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 rogatki.

Z prowadzonej ewidencji w PKBWK wynika, że zaistniało 36 zdarzeń kolejowych, polegających na wjechaniu pojazdu drogowego na przejeździe w bok pojazdu kolejowego znajdującego się w składzie pociągu, a będącego na tym przejeździe.

Główne przyczyny tych wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii A to:

- wjechanie kierującego samochodem osobowym na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii A" bez rogatki (strzeżony przez pracownika przewoźnika) bezpośrednio w przód przejeżdżającego pociągu,
- niezachowanie ostrożności przez kierowcę pojazdu drogowego podczas przekraczania przejazdu kolejowo-drogowego i nieustąpienie pierwszeństwa przejazdu przez kierowcę nadjeżdżającemu pojazdowi kolejowemu,

- przedwczesne otwarcie rogatek przejazdowych przez nastawniczą szkolącą się na dyżurną ruchu,
- najechanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii A, przy niezamkniętych przez dyżurną ruchu rogatkach przejazdowych,
- najechanie pojazdu drogowego w bok pociągu, na przejeździe osygnalizowanym od strony drogi znakami drogowymi B20 STOP wraz z tabliczkami "sygnalizacja uszkodzona", "rogatka uszkodzona".

Na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii B obserwuje się nadal **masowe zjawisko wjazdu** na te przejazdy pojazdów drogowych (w momencie zamykania się rogatek) i zamykania ich między rogatkami. Z analizy *Protokołów ustaleń końcowych* (PUK) przekazanych przez komisje kolejowe wynika, że w 2023 r. zarejestrowano ponad **720** zdarzeń (incydentów) na przejazdach kolejowo-drogowych, tj. niezatrzymanie się pojazdu drogowego przed zamkniętą rogatką (półrogatką) i uszkodzenie jej lub sygnalizatorów drogowych (tj. incydenty kategorii C66 – 82) oraz złośliwe, chuligańskie lub lekkomyślne występki, bez poszkodowanych lub negatywnych konsekwencji dla mienia lub środowiska, stanowiące zagrożenie dla pasażerów lub pracowników pociągu – zamknięcie pojazdów drogowych między rogatkami (tj. incydenty z kategorii C64 – 638). W 2023 r. nastąpił wzrost incydentów kategorii C64 (z 607 w 2022 r. do 721 w 2023 r.), a w kategorii C66 zanotowano spadek (z zaistniałych 87 zdarzeń w 2022 r. do 82 w 2023 r.). Należy nadmienić, że w zaistniałych incydentach nie doszło do kolizji pojazdów drogowych z pojazdami kolejowymi.

Duża liczba tego rodzaju incydentów (kategorii C64 i C66) świadczy o lekkomyślnym postępowaniu kierujących pojazdami drogowymi lub braku zachowania ostrożności podczas zbliżania się i przekraczania przejazdów kolejowo-drogowych, jak również braku znajomości postanowień art. 28 Kodeksu Drogowego i rozporządzeń wykonawczych do niego wydanych art. w § 98 ust. 5. *Rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (z późn. zm.)*.

W ostatnich trzech latach liczba zaistniałych incydentów kategorii C64 (szczególnie na przejazdach kategorii B) stanowi tendencję wzrostową.

Okoliczności i przyczyny zaistniałych incydentów powinny być wnikliwie analizowane przez komisje kolejowe i zarządców infrastruktury kolejowej oraz powinny być podejmowane odpowiednie (bardziej skuteczne) środki zapobiegające zdarzeniom w przyszłości.

Pozytywnym zjawiskiem jest spadek liczby wypadków na przejazdach kategorii B (w 2022 r. zaistniało 15, a w 2023 r. – 11 wypadków). Niemniej jednak utrzymująca się od trzech lat tendencja wzrostowa incydentów w kategorii C64 (Wykres 6), nie jest zjawiskiem korzystnym na przyszłość.

W 2023 roku, na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii C zaistniało 30 wypadków, natomiast w 2022 r. zaistniały 42 wypadki, co stanowi spadek o 28,6 % (-12).

Na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii D nastąpił znaczny wzrost liczby wypadków kolejowych (z zaistniałych 106 w 2022 r. wzrost do 131 w 2023 r.), co należy ocenić jako zjawisko negatywne. Kierowcy prowadzący pojazdy drogowe, mają znaczący wpływ na liczbę i powstawanie zdarzeń na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii B, C i D.

W 2023 roku, na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii D zaistniało 131 wypadków, natomiast w 2022 r. zaistniało 106 wypadków, co stanowi wzrost o 23,5 % (+25).

Łącznie na przejazdach kolejowo-drogowych w 2023 roku zaistniało ogółem 177 wypadków kolejowych, – co stanowi 26,1 % ogólnej liczby wypadków zaistniałych w 2023 r. (677).

W wypadkach na przejazdach kolejowo-drogowych w 2023 r. zginęło 20 osób i 21 zostało ciężko rannych, a w 2022 r. zginęło 31 i 18 zostało ciężko rannych. Natomiast na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach z udziałem osób w 2023 r., tj. ogółem w kategoriach B18, B19, B20, B21, B22 oraz B31, B32 i B33 zanotowano: 39 osób zabitych i 24 ciężko ranne, a w 2022 r. zanotowano: 42 osoby zabite i 20 ciężko rannych.

Poprawie bezpieczeństwa służy wdrożenie i doskonalenie dodatkowego oznakowania (zastosowanego przez zarządcę PKP PLK S.A. przejazdu kolejowo-drogowego / przejścia w poziomie szyn, **naklejkami z indywidualnym numerem identyfikacyjnym i numerem telefonu alarmowego wdrożonym przez zarządców infrastruktury kolejowej** – projekt tzw. „Żółta Naklejka”. Dodatkowe oznakowanie umożliwi szybki kontakt użytkownika drogi, będącego uczestnikiem lub świadkiem awarii czy zdarzenia ze służbami ratowniczymi. Baza danych z indywidualnymi numerami identyfikacyjnymi została zintegrowana z systemem informatycznym wykorzystywanym przez operatorów numeru alarmowego 112.

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 z żółtej naklejki.

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 1 czerwca 2018 r. do 31 grudnia 2023 r. operatorzy numeru alarmowego 112 odebrali 33 497 zgłoszeń dotyczących potencjalnych zagrożeń na przejazdach kolejowo-drogowych i terenach kolejowych.

W roku 2023 odnotowano łącznie 7 963 zgłoszeń z wykorzystaniem programu Żółta Naklejka. Dzięki połączeniu alarmowemu z numerem 112 podjęto działania takie jak:

- wprowadzono ograniczenie prędkości jazdy pociągów w celu zapewnienia bezpieczeństwa pasażerów i osób korzystających z przejazdów kolejowo-drogowych w 499 przypadkach,
- wstrzymano prowadzenie ruchu pociągów na liniach kolejowych w 275 przypadkach.

Z uwagi na skutki wypadków i incydentów na przejazdach kolejowych, należy przyspieszyć realizację projektów dotyczących systemów monitoringu i analizy zdarzeń pozwalających na podniesienie bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii B, C i D, w tym także identyfikujących przestrzeganie obowiązujących przepisów ruchu drogowego.

Ponadto w celu uniknięcia zdarzeń kolejowych w 2023 roku odnotowano użycie sygnału „Alarm” nadanego drogą radiową w systemie Radio-stop.

Łącznie w 2023 roku w PKP PLK S.A. odnotowano 856 przypadków użycia sygnału „Alarm”, z czego:

- 679 to przypadki nadane z poza systemu kolei, niezasadne;
- 180 to przypadki nadane w systemie kolejowym, w tym:
 - 70 to przypadki zasadne – zapobiegające zdarzeniom kolejowym,
 - 110 to przypadki niezasadne – nadane przez maszynistę, dyżurnego ruchu, dróżnika przejazdowego lub innego pracownika.

W odniesieniu do roku 2022 liczba przypadków użycia sygnału „Alarm” w 2023 r. wzrosła o 27,0% (z 674 do 856 przypadków), a liczba uzasadnionych przypadków użycia wzrosła o 20,7% (wzrost z 58 w 2022 r. do 70 przypadków w 2023 r.). Na ogólną liczbę 856 przypadków użycia sygnału „Alarm”, niezasadne użycie z poza systemu kolei stanowiło 79,3% (tj. 679 przypadków).

Użycie sygnału „Alarm” nastąpiło przez pracowników zatrudnionych na nw. stanowiskach:

- maszynisty – w 41 przypadkach uznanych za uzasadnione oraz 73 przypadkach uznanych za nieuzasadnione,
- dyżurnego ruchu – w 20 przypadkach uznanych za uzasadnione oraz w 9 przypadkach uznanych za nieuzasadnione,
- dróżnika przejazdowego – w 6 przypadkach uznanych za uzasadnione, natomiast jeden przypadek uznany za nieuzasadniony.

Nieuzasadnione przypadki użycia sygnału „Alarm” najliczniej zaobserwowano wśród grupy zawodowej maszynistów – tj. 73 przypadki, dyżurni ruchu – 9 przypadków, dróżnik przejazdowy – 1 przypadek. Pozostałe 27 przypadków niezasadnego użycia miało miejsce podczas prowadzonych prac utrzymaniowych.

Najwięcej przypadków nieuzasadnionego nadania sygnału „Alarm” (786 przypadków) odnotowano na terenach dużych skupisk ludzkich i o dużym zagęszczeniu linii kolejowych, gdzie zakłócenia sygnałów mają wpływ na największą liczbę użytkowników systemu kolejowego. W roku 2023 największą aktywność w nadawanych sygnałach „Alarm” zanotowały PKP PLK S.A. Zakłady Linii Kolejowych w: Warszawie (115), Gdyni (103), Tarnowskich Górach (50), Szczecinie (45) i Krakowie

(43), przy czym na terenie PKP PLK ZLK w Warszawie jest znacząco wyższa (odnotowane zostało 115 nieuzasadnionych użyć sygnałów „Alarm”).

Poszkodowani w zdarzeniach

W 2023 r. w porównaniu do roku 2022 liczba zabitych w zdarzeniach kolejowych spadła o 4,2 %, natomiast liczba ciężko rannych wzrosła o 25,5 % (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. Znacznie spadła liczba rannych ze 130 w 2022 r. do 106 w 2023 r.

Tabela 3. Poszkodowani w zdarzeniach zaistniałych w 2023 r.

| Kategoria poszkodowanych w zdarzeniach zaistniałych w 2023 r. | Zabici | Ciężko ranni | Ranni |
|---|------------|--------------|------------|
| a) pasażerowie | 1 | 2 | 22 |
| b) pracownicy łącznie z pracownikami podwykonawców | 3 | 5 | 12 |
| c) użytkownicy przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia | 39 | 24 | 43 |
| d) osoby nieuprawnione do przebywania na obszarze kolejowym | 115 | 29 | 27 |
| e) inni | 2 | 4 | 2 |
| Ogółem | 160 | 64 | 106 |

5. Zalecenia w sprawie poprawy bezpieczeństwa wydane przez Komisję w raportach rocznych do 2023 r. na podstawie art. 28l ust. 6 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym

5.1 Zalecenia wydane w 2023 r. i opublikowane we wrześniu 2023 r. w Raporcie Rocznym PKBWK za rok 2022

Na podstawie art. 28l ust. 6 ustawy o transporcie kolejowym Komisja wydała w 2023 r. nw. zalecenia w sprawie poprawy bezpieczeństwa.

Z „**Informacji o realizacji zaleceń PKBWK za rok 2023**” (przekazanej pismem UTK - DPN-WDZK.464.14.2024.1.MF z dnia 26 kwietnia 2024 r.) wynika, że Prezes UTK pismem UTK o syg.: DPN-WDZK.464.22.2022.2.KG z dnia 18 grudnia 2023 r. – przekazał zmienione zalecenia podmiotom rynku kolejowego i dokonał analizy informacji o ich realizacji.

Treść zaleceń zmienionych, co do treści Komisji i przekazanych podmiotom rynku kolejowego przez Prezesa UTK zawiera poniższe zestawienie „Zalecenia wydane w 2023 r. przez PKBWK w Raporcie Rocznym za rok 2022”.

| Zalecenia wydane w 2023 r. przez PKBWK w Raporcie Rocznym za rok 2022 | |
|---|---|
| Treść zaleceń wydanych przez PKBWK w Raporcie Rocznym za rok 2022 i zgodnie z art. 281 ust. 8 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym skierowanych do Prezesa UTK, które dotyczyły wszystkich podmiotów związanych z transportem kolejowym | Treść zaleceń Komisji w formie zmienionej przez Prezesa UTK i przekazanych do realizacji wymienionym podmiotom: certyfikowanym przewoźnikom kolejowym, autoryzowanym zarządcom infrastruktury, użytkownikom bocznic kolejowych, operatorom kolei wąskotorowych oraz zarządcom sieci kolejowych, które są funkcjonalnie wyodrębnione z systemu kolei Unii i przeznaczone tylko do prowadzenia przewozów wojewódzkich lub lokalnych (prowadzącym działalność na podstawie świadectw bezpieczeństwa). |
| 1. PKP PLK S.A. i pozostali zarządcy infrastruktury kolejowej na podstawie dokonanej analizy odcinków linii kolejowych, na których występują przypadki wtargnięcia zwierzyny leśnej na tor bezpośrednio przed nadjeżdżającym pociągiem oraz podejmą działania, szczególnie w obrębie obszarów leśnych, mające na celu odstraszenie lub zatrzymanie przed wygrozdzeniem zwierzyny leśnej zwierzyny leśnej przed najechaniem ich przez pojazdy trakcyjne. | Raport roczny za 2022_1 PKP Polskie Linie Kolejowej S.A. i pozostali autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej oraz zarządcy infrastruktury zwolnieni z obowiązku uzyskania autoryzacji bezpieczeństwa, uprawnieni do prowadzenia działalności na podstawie świadectwa bezpieczeństwa, na podstawie dokonanej analizy odcinków linii kolejowych, na których występują przypadki wtargnięcia zwierzyny leśnej na tor bezpośrednio przed nadjeżdżającym pociągiem, podejmą działania, szczególnie w obrębie obszarów leśnych, mające na celu odstraszenie lub zatrzymanie przed wygrozdzeniem zwierzyny leśnej przed najechaniem ich przez pojazdy trakcyjne. |
| 2. Zarządcy infrastruktury, przewoźnicy kolejowi, użytkownicy bocznic kolejowych, operatorzy kolei wąskotorowych oraz podmioty zwolnione z obowiązku uzyskania certyfikatu lub autoryzacji bezpieczeństwa, a uprawnione do prowadzenia działalności na podstawie świadectwa bezpieczeństwa, zapewnią cykliczne szkolenia dla członków komisji kolejowych z zagadnień związanych z prowadzeniem postępowań wyjaśniających okoliczności zaistnienia zdarzeń kolejowych. | Raport roczny za 2022_2 Zarządcy infrastruktury, przewoźnicy kolejowi, użytkownicy bocznic kolejowych, operatorzy kolei wąskotorowych oraz podmioty zwolnione z obowiązku uzyskania certyfikatu lub autoryzacji bezpieczeństwa, a uprawnione do prowadzenia działalności na podstawie świadectwa bezpieczeństwa, zapewnią cykliczne szkolenia dla członków komisji kolejowych z zagadnień związanych z prowadzeniem postępowań wyjaśniających okoliczności zaistnienia zdarzeń kolejowych. |
| 3. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. i pozostali zarządcy infrastruktury dokonają weryfikacji obowiązujących regulacji dotyczących fazy przywracającej ruch po automatycznym nadaniu sygnału alarmowego (Radio-stop). W szczególności: opracują i wdrożą jednolitą formę wydawanego nakazu przywracającego ruch, kierowanego do drużyn trakcyjnych (przewoźników kolejowych) przez organizującego ruch pociągów na tym obszarze w zasięgu | Raport roczny za 2022_3 PKP Polskie Linie Kolejowej S.A. i pozostali autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej oraz zarządcy infrastruktury zwolnieni z obowiązku uzyskania autoryzacji bezpieczeństwa, uprawnieni do prowadzenia działalności na podstawie świadectwa bezpieczeństwa, dokonają weryfikacji obowiązujących regulacji dotyczących fazy przywracającej ruch po automatycznym nadaniu sygnału alarmowego (Radio-stop). W szczególności: |

| | |
|---|--|
| <p>nadanego Alarmu. Ponadto przeanalizują zasadność przydatności obecnej lokalizacji ustawienia wskaźnika W28.</p> | <p>opracują i wdrożą jednolitą formę wydawanego nakazu przywracającego ruch, kierowanego do drużyn trakcyjnych (przewoźników kolejowych) przez organizującego ruch pociągów na tym obszarze w zasięgu nadanego Alarmu. Ponadto przeanalizują zasadność przydatności obecnej lokalizacji ustawienia wskaźnika W28.</p> |
| <p>4. Przewoźnicy kolejowi, zarządcy infrastruktury posiadający pojazdy kolejowe z napędem, użytkownicy bocznic kolejowych, operatorzy kolei wąskotorowych oraz podmioty zwolnione z obowiązku uzyskania certyfikatu lub autoryzacji bezpieczeństwa, uprawnione do prowadzenia działalności na podstawie świadectwa bezpieczeństwa uregulują (w instrukcjach / przepisach wewnętrznych) oraz wdrożą zakaz kontaktowania się z maszynistą przez telefon komórkowy podczas prowadzenia pojazdu kolejowego z wyjątkiem sytuacji awaryjnych (braku łączności), w których zachodzi konieczność poinformowania prowadzącego o sytuacjach zagrażających bezpieczeństwu ruchu kolejowego.</p> | <p>Raport roczny za 2022_4 Przewoźnicy kolejowi, zarządcy infrastruktury posiadający pojazdy kolejowe z napędem, użytkownicy bocznic kolejowych, operatorzy kolei wąskotorowych oraz podmioty zwolnione z obowiązku uzyskania certyfikatu lub autoryzacji bezpieczeństwa, uprawnione do prowadzenia działalności na podstawie świadectwa bezpieczeństwa uregulują (w instrukcjach/przepisach wewnętrznych) oraz wdrożą zakaz kontaktowania się z maszynistą przez telefon komórkowy podczas prowadzenia pojazdu kolejowego z wyjątkiem sytuacji awaryjnych (braku łączności), w których zachodzi konieczność poinformowania prowadzącego o sytuacjach zagrażających bezpieczeństwu ruchu kolejowego.</p> |
| <p>5. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. i pozostali zarządcy infrastruktury kolejowej dokonają analizy odcinków linii kolejowych, na których wystąpiły przypadki potrącenia osób, wchodzących na tory w miejscach do tego nie przystosowanych, bezpośrednio przed nadjeżdżający pociąg i podejmą stosowne działania zmierzające do zmniejszenia ich liczby (poprzez zalegalizowanie przejścia z odpowiednim oznaczeniem, patrole SOK, wygradzenia, system monitoringu (kamery)).</p> | <p>Raport roczny za 2022_5 PKP Polskie Linie Kolejowej S.A. i pozostali autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej oraz zarządcy infrastruktury zwolnieni z obowiązku uzyskania autoryzacji bezpieczeństwa, uprawnieni do prowadzenia działalności na podstawie świadectwa bezpieczeństwa, dokonają analizy odcinków linii kolejowych, na których wystąpiły przypadki potrącenia osób, wchodzących na tory w miejscach do tego nieprzystosowanych, bezpośrednio przed nadjeżdżający pociąg i podejmą stosowne działania zmierzające do zmniejszenia ich liczby (poprzez zalegalizowanie przejścia z odpowiednim oznaczeniem, patrole SOK, wygradzenia, system monitoringu (kamery)). Komisje kolejowe, prowadząc postępowania po zdarzeniach kat. B34, będą dokonywać analogicznych analiz dla określonej lokalizacji oraz będą uwzględniać we wnioskach ww. działania zapobiegawcze.</p> |

5.2 Zalecenia wydane w 2024 r. przez Komisję w Raporcie Rocznym za rok 2023

Na podstawie art. 281 ust. 6 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym Komisja wydaje następujące zalecenia w sprawie poprawy bezpieczeństwa:

- 1) Minister Infrastruktury wprowadzi zmianę w przepisach krajowych (§ 21 rozporządzenia w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji) przywracającą dwuosobową obsadę trakcyjną dla pociągów jadących z prędkością powyżej 130 km/h w przypadku jeśli linia kolejowa lub pojazd kolejowy nie jest wyposażony w urządzenia ETCS.

Obowiązująca zmiana, wprowadzona w życie w § 21 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 20 października 2023 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji w praktyce stwarza zagrożenie bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Przykłady zaistniałych zdarzeń stwarzających zagrożenie bezpieczeństwa ruchu kolejowego przedstawiono i omówiono na spotkaniu Zespołu Monitorowania Bezpieczeństwa w Urzędzie Transportu Kolejowego w dniu 29 sierpnia 2024 r.

- 2) Zarządca infrastruktury PKP PLK S.A. dokona analizy zdarzeń zatrzymania się pojazdu między rogatkami, zaistniałych w 2023 r. na przejazdach kolejowych kategorii B. W przypadku, jeśli liczba zdarzeń na danym przejeździe kolejowym przekracza **5 na rok**, należy podjąć działania mające na celu ograniczenie ryzyka zaistnienia zdarzeń, a w szczególności:
 - a) szczegółowo przeanalizuje przyczyny pozostawiania pojazdów w strefie przejazdu podczas przejazdu pociągu,
 - b) wspólnie z zarządcami dróg (oraz innymi zainteresowanymi podmiotami) wypracuje środki ograniczenia ryzyka zdarzeń, dla skrzyżowań dróg z liniami kolejowymi w jednym poziomie poprzez zmianę organizacji ruchu drogowego, wprowadzenie dodatkowych obostrzeń ruchu pojazdów drogowych, ograniczenie prędkości dla pociągów,
 - c) eliminację rogatek zjazdowych – zgodnie z zaleceniem PKBWK zawartym w Raporcie Rocznym za rok 2018,
 - d) wprowadzenia zasady włączania i wyłączania laterek na drogach rogatkowych, będących w stanie otwartym (pionowym) równocześnie z nadawanym sygnałem zakazu na sygnalizatorach drogowych.

Powyższe zalecenie wynika, z konieczności zmniejszenia liczby zdarzeń kategorii C64. Utrzymująca się tendencja wzrostowa powtarzających się incydentów na przejazdach kategorii B, stanowiących zagrożenie bezpieczeństwa ruchu kolejowego w konsekwencji może powodować wzrost liczby wypadków na tych przejazdach. Wyeliminowanie rogatek zjazdowych dla samoczynnych systemów przejazdowych na przejazdach kategorii B, w odniesieniu do rozwiązań z czterema półrogatkami, było ujęte w Zaleceniu Nr 2 wydanym w 2019 r. przez PKBWK, a opublikowanym w Raporcie Rocznym za rok 2018. Zalecenie odnośnie włączania i wyłączania laterek na drogach rogatkowych umożliwi kierującym

pojazdami drogowymi szczególnie zwrócić uwagi, że realizuje wjazd na przejazd, mimo zakazu już nadawanego na sygnalizatorze drogowym §98 ust. 5 rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (z późn. zm.).

- 3) Przewoźnicy kolejowi, u których w 2023 r. zaistniały zdarzenia kolejowe kategorii B04 i C44, w ramach posiadanych systemów zarządzania bezpieczeństwem lub przepisów wewnętrznych podejmą działania zapobiegawcze występowaniu SPAD (*Signal Passed At Danger – minięcie sygnału informującego o niebezpieczeństwie*), w tym ujmą w tematyce szkoleń okresowych dla maszynistów sposoby radzenia sobie ze stresem, obciążeniem psychicznym, brakiem koncentracji czy zmęczeniem, jako czynnikami mającymi podstawowy wpływ na zaistnienie tej kategorii zdarzeń.

Utrzymująca się duża liczba zaistniałych zdarzeń kategorii (B04 + C44) obliuguje przewoźników kolejowych do analizy przyczyn i okoliczności powstawania wypadków i incydentów w tych kategoriach. Należy nadmienić, że w 2023 r. nastąpił prawie 9% wzrost liczby zaistniałych zdarzeń w porównaniu do roku 2022. Niezbędne jest więc podjęcie skoordynowanych działań prowadzących do ograniczenia ich liczby i negatywnego wpływu na funkcjonowanie systemu kolei.

- 4) Przewoźnicy kolejowi ujmą w programach szkoleń okresowych dla maszynistów, w tym szkoleń na symulatorach zasady postępowania w sytuacjach nieuniknionego zderzenia z innym pojazdem kolejowym i/lub drogowym, w tym w szczególności reakcję pracowników drużyn trakcyjnych oraz konieczność natychmiastowego opuszczenia kabiny pojazdu trakcyjnego przez nich (w bezpieczniejsze miejsce).

Nieuniknione wypadki, polegające na najechaniu pojazdu trakcyjnego na inny pojazd kolejowy, pojazd drogowy lub inną przeszkodę, wymagają szybkich, zdecydowanych reakcji maszynisty i określonych zachowań. Powyższe powinno być przedmiotem szkoleń (omówień) na szkoleniach okresowych (przypominających), a w szczególności sprawdzenia reakcji na symulatorach. Sposób postępowania maszynisty w krytycznych sytuacjach może okazać się niezbędnym ratunkiem przed zagrożeniem utraty życia lub decydującym o stanie jego zdrowia.

- 5) Zarządca infrastruktury PKP PLK S.A. opracuje wytyczne dotyczące budowy skrzyżowań wielopoziomowych zastępujących przejazdy kolejowe o dużym natężeniu ruchu, uwzględniając w szczególności: prędkość na danej linii, iloczyn ruchu oraz pozostałe warunki związane z lokalizacją przejazdu.

Zwiększająca się liczba pojazdów drogowych przekraczających przejazdy kolejowo-drogowe, powinna być systematycznie monitorowana z uwzględnieniem zaistniałych zdarzeń i istniejących zagrożeń bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Wnioski wynikające z obserwacji i audytów powinny być uwzględniane w opracowaniu inwestycji w szczególności podczas planowanych modernizacji

linii kolejowych. Brak w przepisach krajowych maksymalnego iloczynu ruchu dla przejazdu kategorii B nie zwalnia zarządcy infrastruktury z podejmowania działań eliminujących zagrożenia.

- 6) PKP PLK S.A. i pozostali zarządcy infrastruktury, podejmą działania w zakresie wykrywania przeszkód w obrębie przejazdu kolejowego i na przejeździe kolejowym przez inteligentne systemy detekcji umożliwiające: powiadamianie zainteresowanych pracowników zarządcy infrastruktury i przewoźnika kolejowego o zagrożeniu w przypadku wykrycia przeszkód, ostrzeganie kierowców o zbliżaniu się do przejazdu kolejowego, rejestrowanie zachowań kierowców i przestrzegania przepisów ruchu drogowego.

Zalecenie to wynika z konieczności podjęcia skutecznych systemowych działań w celu zmniejszenia liczby zdarzeń (incydentów i wypadków) na przejazdach kolejowych. Systemowe działania, skierowane zarówno do pracowników Spółki, jak i do podmiotów zewnętrznych, pozwolą na podnoszenie poziomu bezpieczeństwa.

- 7) Minister Infrastruktury określi, w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie, wytyczne dotyczące budowy skrzyżowań wielopoziomowych zastępujących przejazdy kolejowe oraz maksymalną granicę iloczynu ruchu dla przejazdów kolejowych kategorii B wymuszającą budowę skrzyżowania wielopoziomowego.

Aktualnie brak w przepisach krajowych maksymalnego iloczynu ruchu dla przejazdów kolejowych kategorii B, gdyż możliwe jest bez ograniczeń zwiększanie natężenia ruchu na tych przejazdach.

- 8) Zarządcy infrastruktury kolejowej wraz z organami samorządu terytorialnego i zarządcami dróg wdrożą postępowanie polegające na tym, że przed przystąpieniem do rewitalizacji i modernizacji linii kolejowej w celu **zmniejszenia liczby przejazdów kolejowych, a zarazem zmniejszenia liczby tarcz ostrzegawczych przejazdowych (Top)** na tej linii, dokonają analizy ciągów komunikacyjnych (dróg), tak by zostały one skierowane w jeden przejazd kolejowy, zachowując odległości 3 km pomiędzy nimi, a w miejsce likwidowanych przejazdów ewentualnie utworzyć ciąg pieszy jako przejście kat. E.

Powyższy cel został ujęty w Zaleceniu nr 6 (Rozdział VI.1b) – raportu PKBWK/02/2015.

Wydanie ww. zaleceń przez Komisję, wynika z analizy liczby zaistniałych zdarzeń oraz dokumentów przekazywanych przez podmioty rynku kolejowego do Komisji.

6. Realizacja zaleceń wydanych w 2023 r. przez PKBWK (według informacji Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego)

Komisja otrzymała w dniu 29 kwietnia 2024 r. od Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanym dalej „UTK”, informację o realizacji zaleceń wydanych przez Komisję w 2023 r.

W 2023 roku, PKBWK przekazała Prezesowi UTK, 5 raportów z zakończonych postępowań w 2023 r. w sprawie zaistniałych zdarzeń kolejowych w 2019, 2022 i 2023 roku oraz Raport Roczny za rok 2022 z działalności Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych wraz z zaleceniami:

- 1) RAPORT Nr PKBWK 01/2023 z postępowania w sprawie incydentu kolejowego zaistniałego w dniu 16 października 2019 r. o godz. 13:51 na stacji Leszczyny, w km 31,738 linii kolejowej nr 140 Katowice Ligota – Nędza;
- 2) RAPORT Nr PKBWK 02/2023 z postępowania w sprawie wypadku kolejowego zaistniałego dnia 20 czerwca 2022 r. o godz. 12:55 na posterunku odgałęźnym Regalica, linii kolejowej Poznań Główny POD – Szczecin Główny nr 351 w km 204,079;
- 3) RAPORT Nr PKBWK 03/2023 z postępowania w sprawie wypadku kolejowego zaistniałego 3 listopada 2022 r. o godz. 18:45 na przystanku osobowym Krzęcice, w torze nr 2, w km 244,636 linii kolejowej nr 8 Warszawa Zachodnia – Kraków Główny;
- 4) RAPORT Nr PKBWK 04/2023 z postępowania w sprawie wypadku kolejowego zaistniałego 12 grudnia 2022 r. o godz. 02:35 na szlaku Koziegłowy – Poznań Piątkowo, w torze nr 2, km 11,788 linii kolejowej nr 395 Zieliniec – Kiekrz, przejazd kolejowo-drogowy kategorii C;
- 5) RAPORT Nr PKBWK 05/2023 z postępowania w sprawie wypadku kolejowego zaistniałego 20 lutego 2023 r. o godz. 18:11 na szlaku Chałupki – Krzyżanowice, w torze nr 2, przejazd kolejowy kategorii B w km 47,973 linii kolejowej nr 151 Kędzierzyn-Koźle – Chałupki;
- 6) Raport Roczny za rok 2022 z działalności Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych.

W ramach nadzoru nad realizacją zaleceń PKBWK przez podmioty rynku kolejowego, Prezes UTK dokonał analizy skierowanych do niego zaleceń i po wprowadzeniu zmian do ich treści przekazał je do realizacji zarządcom infrastruktury, 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 2023 r., Prezes UTK przekazywał do realizacji podmiotom sukcesywnie. 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.

6.1 Analiza informacji dotyczących realizacji zaleceń

Prezes UTK dokonał 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 34 zalecenia.

Komisja wydała łącznie **36 zaleceń w 5 ww. raportach oraz w Raporcie Rocznym za rok 2022**, w tym 34 zalecenia zostały skierowane do podmiotów rynku kolejowego, nad którymi ustawowy nadzór sprawuje Prezes UTK oraz 2 zalecenia w formie wystąpienia skierowane do właściwych organów centralnych (właściwego ministra ds. transportu).

Prezes UTK skierował zalecenia do realizacji autoryzowanym zarządcom infrastruktury, certyfikowanym przewoźnikom kolejowym, użytkownikom bocznic kolejowych, zarządcom kolei wąskotorowych, zarządcom sieci kolejowych, które są funkcjonalnie wyodrębnione z systemu kolei Unii i przeznaczone do prowadzenia przewozów wojewódzkich lub lokalnych (prowadzącym działalność na podstawie świadectw bezpieczeństwa) oraz dysponentom pojazdów specjalnych.

W oparciu o przekazane informacje podmiotów rynku, UTK dokonał analizy i oceny sposobu postępowania wobec wydanych zaleceń PKBWK.

W przypadkach, gdy przedstawiony przez podmiot harmonogram realizacji działań nie budził wątpliwości, brak 100% realizacji zalecenia nie wpływał negatywnie na ocenę przedstawionych działań. Pozytywnie oceniono 73,6% wszystkich udzielonych odpowiedzi. W pozostałych przypadkach oceniono je jako niekompletne, tj. przekazane informacje były niepełne bądź nie przedstawiono uzasadnienia stwierdzenia, że zalecenie nie dotyczy podmiotu lub uzasadnienie to nie zostało przyjęte. Ponadto przedstawiony uśredniony etap realizacji zaleceń (w poniższej analizie, jako **średni procent realizacji**) został wyznaczony w oparciu o przekazane dane, które wpłynęły do Prezesa UTK w okresie styczeń 2023 – kwiecień 2024 r.

„Ocena pozytywna” wskazuje, że przyjęto zaproponowany sposób wdrażania zaleceń, uznając, że zadeklarowane działania zmierzają w kierunku prawidłowej realizacji rekomendacji PKBWK.

W przypadkach określonych, jako **„odpowiedź niekompletna”** stwierdzono, że przekazane informacje są niepełne bądź nie przedstawiono uzasadnienia,

Natomiast wobec podmiotów, które nie przekazały informacji o realizacji zaleceń („brak odpowiedzi”) podejmowane są czynności administracyjne art. wezwania do udzielenia informacji, pisemne ostrzeżenia, a w przypadkach rażących zaniedbań postępowania w sprawie cofnięcia dokumentów uprawniających do prowadzenia działalności.

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

| Ad. 1) | |
|--|--|
| RAPORT Nr PKBWK 01/2023 z postępowania w sprawie incydentu kolejowego zaistniałego w dniu 16 października 2019 r. o godz. 13:51 na stacji Leszczyny, w km 31,738 linii kolejowej nr 140 Katowice Ligota – Nędza | |
| Zalecenia Państwowej Komisji Badań Wypadków Kolejowych przekazane w raporcie | Z „Informacji o realizacji zaleceń PKBWK w roku 2023” (pismo UTK nr DPN-WDZK.464.14.2024.1.MF z dnia 26 kwietnia 2024 r.) wynika, że Prezes UTK przekazał zalecenia podmiotom rynku i dokonał analizy informacji o realizacji nw. zaleceń |
| | Treść zaleceń przekazanych do realizacji przez Prezesa UTK |
| 1. Zarządcy infrastruktury wprowadzą wymóg uczestnictwa producenta systemów komputerowych urządzeń stacyjnych srk lub jego autoryzowanego przedstawiciela w procesie odbioru wewnętrznego urządzeń przed przekazaniem ich do eksploatacji. | PKBWK 01/2023_1 Autoryzowani zarządcy infrastruktury, Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o., zwana dalej „WKD”, oraz Pomorska Kolej Metropolitalna S.A., zwana dalej „PKM”, wprowadzą wymóg uczestnictwa producenta systemów komputerowych urządzeń stacyjnych srk lub jego autoryzowanego przedstawiciela w procesie odbioru wewnętrznego urządzeń przed przekazaniem ich do eksploatacji. |
| 2. Zarządcy infrastruktury w programach pouczeń okresowych personelu obsługi i utrzymania urządzeń srk ujmą tematykę obsługi urządzeń przeciwpożarowych, a w szczególności stałych urządzeń gaśniczych gazowych. | PKBWK 01/2023_2 Autoryzowani zarządcy infrastruktury, WKD oraz PKM w programach pouczeń okresowych personelu obsługi i utrzymania urządzeń srk ujmą tematykę obsługi urządzeń przeciwpożarowych, a w szczególności stałych urządzeń gaśniczych gazowych. |
| 3. Zarządcy infrastruktury zabudują w pomieszczeniach personelu obsługi urządzeń srk przycisk awaryjnego gaszenia na posterunkach wyposażonych w system automatycznego gaszenia. | PKBWK 01/2023_3 Autoryzowani zarządcy infrastruktury, WKD oraz PKM zabudują w pomieszczeniach personelu obsługi urządzeń srk przycisk awaryjnego gaszenia na posterunkach wyposażonych w system automatycznego gaszenia. |
| 4. PKP PLK S.A. dokona uzupełnienia zapisów Rejestru zagrożeń pod względem zdiagnozowanych zagrożeń powstania źródła pożaru urządzeń srk. | PKBWK 01/2023_4 PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., zwana dalej „PKP PLK”, dokona uzupełnienia zapisów Rejestru zagrożeń pod względem zdiagnozowanych zagrożeń powstania źródła pożaru urządzeń srk. |
| 5. PKP PLK S.A. dokona zmiany zabudowy wyłączników ppoż. w przekaźnikowni nastawni Leszczyny ze strony prawej na lewą stronę drzwi wychodząc z przekaźnikowni oraz zainstaluje biały przycisk „blokada gaszenia”. | PKBWK 01/2023_5 PKP PLK dokona zmiany zabudowy wyłączników ppoż. w przekaźnikowni nastawni Leszczyny ze strony prawej na lewą stronę drzwi wychodząc z przekaźnikowni oraz zainstaluje biały przycisk „blokada gaszenia”. |

| | |
|--|--|
| <p>6. Zakłady Automatyki Kombud S.A. w DTR urządzeń określają:</p> <ul style="list-style-type: none"> - dozwolony czas pozostawienia otwartych drzwi szafy komputerowej na czas prowadzonej obsługi technicznej, - dopuszczalną maksymalną temperaturę otoczenia szafy w pomieszczeniu zamkniętym, - granicę ustawienia termostatu wentylatora szafy komputerowej. | <p>PKBWK 01/2023_6 Zakłady Automatyki Kombud S.A., zwana dalej „Kombud”, w DTR urządzeń określi:</p> <ul style="list-style-type: none"> - dozwolony czas pozostawienia otwartych drzwi szafy komputerowej na czas prowadzonej obsługi technicznej, - dopuszczalną maksymalną temperaturę otoczenia szafy w pomieszczeniu zamkniętym, - granicę ustawienia termostatu wentylatora szafy komputerowej. |
| <p>7. Zakłady Automatyki Kombud S.A. wprowadzą zmiany w systemie MOR-1 dotyczące wysyłania informacji na stanowisko obsługi dyżurnego ruchu o alarmach z informacją o przekroczeniu temperatury pracy sterowników PLC.</p> | <p>PKBWK 01/2023_7 Kombud wprowadzi zmiany w systemie MOR-1 dotyczące wysyłania informacji na stanowisko obsługi dyżurnego ruchu o alarmach z informacją o przekroczeniu temperatury pracy sterowników PLC.</p> |
| <p>8. Zakłady Automatyki Kombud S.A. dokonają zmiany lokalizacji termostatu wentylatora w szafach komputerowych systemu MOR-1, tak aby była możliwość odbioru wzrostu wartości temperatury z górnej części szafy.</p> | <p>PKBWK 01/2023_8 Kombud dokona zmiany lokalizacji termostatu wentylatora w szafach komputerowych systemu MOR-1, tak aby była możliwość odbioru wzrostu wartości temperatury z górnej części szafy.</p> |
| <p>9. Zakłady Automatyki Kombud S.A. w nowobudowanych instalacjach systemu MOR-1 dokonają zabudowy elementów szaf komputerowych, które będą zapewniać rozmieszczenie sterowników z minimalną wolną przestrzenią wokół kasety bazowej, zgodnie z wymogami producenta sterowników.</p> | <p>PKBWK 01/2023_9 Kombud w nowobudowanych instalacjach systemu MOR-1 dokona zabudowy elementów szaf komputerowych, które będą zapewniać rozmieszczenie sterowników z minimalną wolną przestrzenią wokół kasety bazowej, zgodnie z wymogami producenta sterowników.</p> |
| <p>Zalecenia nr 1÷5 przyjęte uchwałą PKBWK, zostały zamieszczone w raporcie na stronie internetowej oraz zgodnie z art. 28l ust. 8 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym skierowane do Prezesa UTK.</p> <p>Zalecenia nr 6÷9 przyjęte uchwałą PKBWK, zostały zamieszczone w raporcie na stronie internetowej oraz zgodnie z art. 28l ust. 4 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym skierowane do realizacji Zakładowi Automatyki Kombud S.A.</p> | |

Tabela 4. **Analiza informacji o realizacji zaleceń z Raportu Nr PKBWK 01/2023 przekazanych przez Prezesa UTK podmiotom rynku kolejowego (wg informacji od Prezesa UTK)**

| Analiza statystyczna informacji o realizacji zaleceń z Raportu PKBWK 01/2023 | |
|--|----|
| Liczba adresatów zaleceń | 14 |
| Odpowiedzi udzielone w terminie | 13 |
| Brak odpowiedzi w terminie | 1 |
| Liczba wezwań skierowanych do podmiotów | 1 |
| Liczba odpowiedzi udzielonych po wezwaniu | 1 |
| Brak odpowiedzi na wezwanie | 0 |

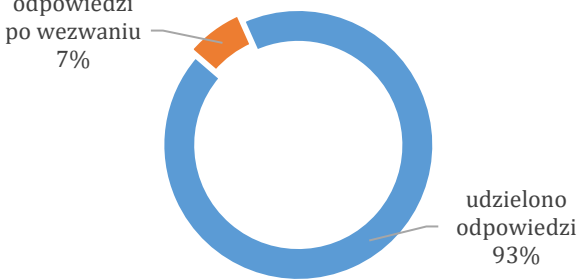


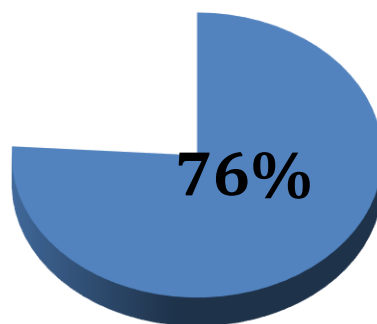
Tabela 5. **Ocena udzielonych informacji na temat realizacji zaleceń z Raportu Nr PKBWK 01/2023 przekazanych przez Prezesa UTK podmiotom rynku kolejowego (wg informacji od Prezesa UTK)**

| Ocena udzielonych informacji o realizacji zaleceń z Raportu PKBWK 01/2023 | | | | | | | | | |
|---|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| Zalecenia | PKBWK 01 /2023_1 | PKBWK 01 /2023_2 | PKBWK 01 /2023_3 | PKBWK 01 /2023_4 | PKBWK 01 /2023_5 | PKBWK 01 /2023_6 | PKBWK 01 /2023_7 | PKBWK 01 /2023_8 | PKBWK 01 /2023_9 |
| Ocena pozytywna | 12 | 11 | 13 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Odpowiedź niekompletna | 1 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Średni procent realizacji zalecenia | 89 | 47 | 93 | 100 | 100 | 100 | 10 | 100 | 100 |

Wykres 8. **Średni procent realizacji poszczególnych zaleceń przekazanych przez Prezesa UTK - z Raportu Nr PKBWK 01/2023 (wg informacji od Prezesa UTK)**



Wykres 9. Średni procent realizacji zaleceń przekazanych przez Prezesa UTK - z Raportu Nr PKBWK 01/2023 (wg informacji od Prezesa 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 6. Realizacja zaleceń przez podmioty wymienione przez Komisję w Raporcie nr PKBWK 01/2023 – na podstawie informacji przekazanych do PKBWK w marcu 2024 r.

| Zalecenia wynikające z Raportu nr PKBWK 01/2023 (wyd. w 2023 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 | (2)ZI+3) WKD +4) PKM 1) PKP PLK S.A. | 2024-12-31 | 89 (% - w trakcie realizacji przez: ZI + WKD + PKM)*) 20 (% - w trakcie realizacji przez – PKP PLK) |
| Zalecenie 2 | (ZI + WKD + PKM) PKP PLK | 2024-12-31 | 47 (% - w trakcie realizacji przez: ZI + WKD + PKM) *) 80 (% - w trakcie realizacji przez – PKP PLK) |
| Zalecenie 3 | (ZI + WKD + PKM) PKP PLK | 2023-12-31 | 93 (% - w trakcie realizacji przez: ZI + WKD + PKM) *) 100 (% - podjęto działania alternatywne przez PKP PLK) |
| Zalecenie 4 | PKP PLK | 2022-11-15 | 100 (% - zrealizowano przez – PKP PLK) *) |
| Zalecenie 5 | PKP PLK | 2023-12-31 | 100 (% - zrealizowano przez – PKP PLK) *) |
| Zalecenie 6 | 5) Zakłady Automatyki Kombud S.A. | 2023-04-07 | 100 (% - zrealizowano przez – KOMBUD) |
| Zalecenie 7 | KOMBUD | 2024-03-15 | 10 (% - w trakcie realizacji przez – KOMBUD) |
| Zalecenie 8 | KOMBUD | 2023-03-28 | 100 (% - zrealizowano przez – KOMBUD) |
| Zalecenie 9 | KOMBUD | 2023-03-28 | 100 (% - zrealizowano przez – KOMBUD) |

*) wg Informacji o realizacji zaleceń PKBWK za rok 2023 r. – przekazanych z UTK pismem – DPN-WDZK.464.14.2024.1.MF z dnia 2024-04-26 – (dotyczy realizacji zaleceń przekazanych przez Prezesa UTK podmiotom rynku kolejowego)

- 1) PKP PLK S.A. – oznacza: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – zwana dalej „PKP PLK”
- 2) ZI – oznacza: autoryzowany zarządca infrastruktury kolejowej
- 3) WKD sp. z o.o. – oznacza: Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o. – zwana dalej „WKD”
- 4) PKM – Pomorska kolej Metropolitarna S.A. – zwana dalej „PKM”
- 5) Kombud S.A. - Zakłady Automatyki Kombud S.A. – zwana dalej „KOMBUD”

| | |
|---|---|
| <p>Ad. 2)</p> <p style="text-align: center;">RAPORT Nr PKBWK 02/2023 z postępowania w sprawie wypadku kolejowego zaistniałego dnia 20 czerwca 2022 r. o godz. 12:55 na posterunku odgałęźnym Regalica, linii kolejowej Poznań Główny POD – Szczecin Główny nr 351 w km 204,079</p> | |
| <p>Zalecenia Państwowej Komisji Badań Wypadków Kolejowych przekazane w raporcie</p> | <p>Z „Informacji o realizacji zaleceń PKBWK w roku 2023” (pismo UTK nr DPN-WDZK.464.14.2024.1.FM z dnia 26 kwietnia 2024 r.) wynika, że Prezes UTK przekazał zalecenia podmiotom rynku i dokonał analizy informacji o realizacji nw. zaleceń</p> |
| | <p>Treść zaleceń przekazanych do realizacji przez Prezesa UTK</p> |
| <p>1. Zarządca infrastruktury PKP PLK S.A. zapewni nadzór nad jakością realizacji procesu inwestycyjnego w Spółce oraz procesu diagnostycznego.</p> | <p>PKBWK 02/2023_1 Zarządca infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. zapewni nadzór nad jakością realizacji procesu inwestycyjnego w Spółce oraz procesu diagnostycznego.</p> |
| <p>2. Zarządca infrastruktury PKP PLK S.A. wzmocni system nadzoru nad szkoleniem i autoryzacją pracowników w związku ze zmianami organizacyjnymi lub technicznymi mającymi wpływ na sposób wykonywania przez nich czynności.</p> | <p>PKBWK 02/2023_2 Zarządca infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wzmocni system nadzoru nad szkoleniem i autoryzacją pracowników w związku ze zmianami organizacyjnymi lub technicznymi mającymi wpływ na sposób wykonywania przez nich czynności.</p> |
| <p>3. Zarządca infrastruktury PKP PLK S.A. dostosuje przepisy wewnętrzne do postanowień rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 11 stycznia 2021 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych (Dz.U. z 2021 r. poz. 101) w zakresie autoryzacji.</p> | <p>PKBWK 02/2023_3 Zarządca infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. dostosuje przepisy wewnętrzne do postanowień rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 11 stycznia 2021 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych (Dz. U. z 2021 r., poz. 101, z późn. zm.) w zakresie autoryzacji.</p> |
| <p>Powyższe zalecenia przyjęte uchwałą PKBWK, zostały zamieszczone w raporcie na stronie internetowej oraz zgodnie z art. 281 ust. 8 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym skierowane do Prezesa UTK.</p> | |

Tabela 7. **Analiza informacji o realizacji zaleceń z Raportu Nr PKBWK 02/2023 przekazanych przez Prezesa UTK podmiotom rynku kolejowego (wg informacji od Prezesa UTK)**

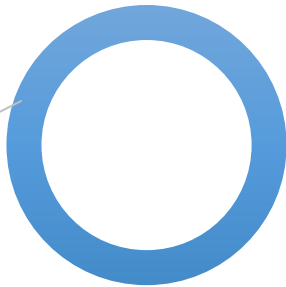
| Analiza statystyczna informacji o realizacji zaleceń z Raportu PKBWK 02/2023 | | |
|--|---|---|
| Liczba adresatów zaleceń | 1 |  <p>udzielono odpowiedzi 100 %</p> |
| Odpowiedzi udzielone w terminie | 1 | |
| Brak odpowiedzi w terminie | 0 | |

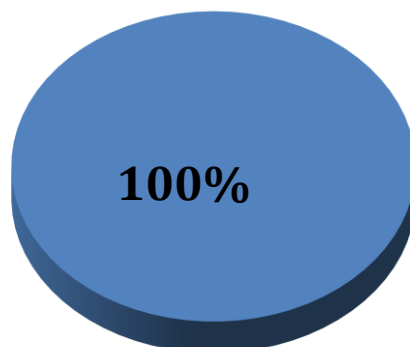
Tabela 8. **Ocena udzielonych informacji na temat realizacji zaleceń z Raportu Nr PKBWK 02/2023 przekazanych przez Prezesa UTK podmiotom rynku kolejowego (wg informacji od Prezesa UTK)**

| Zalecenia | PKBWK 02 /2023_1 | PKBWK 02 /2023_2 | PKBWK 02 /2023_3 |
|-------------------------------------|------------------|------------------|------------------|
| Ocena pozytywna | 1 | 1 | 1 |
| Odpowiedź niekompletna | 0 | 0 | 0 |
| Średni procent realizacji zalecenia | 100 | 100 | 100 |

Wykres 10. **Średni procent realizacji poszczególnych zaleceń przekazanych przez Prezesa UTK - z Raportu Nr PKBWK 02/2023 (wg informacji od Prezesa UTK)**



Wykres 11. Średni procent realizacji zaleceń przekazanych przez Prezesa UTK
- z Raportu Nr PKBWK 02/2023 (wg informacji od Prezesa UTK)



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

Tabela 9. Realizacja zaleceń przez podmioty wymienione przez Komisję w Raporcie nr PKBWK 02/2023 – na podstawie informacji przekazanych do PKBWK w marcu 2024 r.

| Zalecenia wynikające z Raportu nr PKBWK 02/2023 (wyd. w 2023 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 | 2023-12-31 | 100 (% – zrealizowano przez PKP PLK) *) |
| Zalecenie 2 | PKP PLK | 2024-03-25 | 100 (% – zrealizowano przez PKP PLK) *) |
| Zalecenie 3 | PKP PLK | 2023-12-31 | 100 (% – zrealizowano przez PKP PLK) *) |

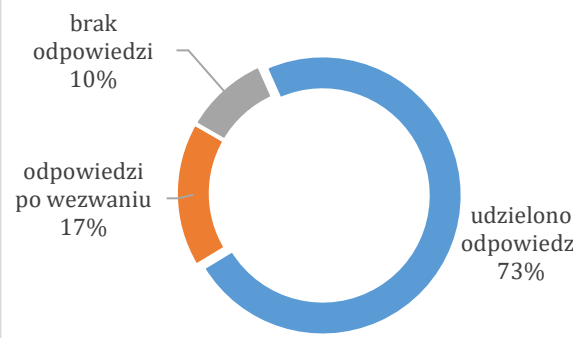
*) wg Informacji o realizacji zaleceń PKBWK za rok 2023 r. – przekazanych z UTK pismem – DPN-WDZK.464.14.2024.1.MF z dnia 2024-04-26 – (dotyczy realizacji zaleceń przekazanych przez Prezesa UTK podmiotom rynku kolejowego)

| | |
|--|--|
| <p>Ad. 3)</p> <p style="text-align: center;">RAPORT Nr PKBWK 03/2023 z postępowania w sprawie wypadku kolejowego zaistniałego 3 listopada 2022 r. o godz. 18:45 na przystanku osobowym Krzcięcice, w torze nr 2, w km 244,636 linii kolejowej nr 8 Warszawa Zachodnia – Kraków Główny</p> | |
| <p>Zalecenia Państwowej Komisji Badań Wypadków Kolejowych przekazane w raporcie</p> | <p>Z „Informacji o realizacji zaleceń PKBWK w roku 2023” (pismo UTK nr DPN-WDZK.464.14.2024.1.MF z dnia 26 kwietnia 2024 r.) wynika, że Prezes UTK przekazał zalecenia podmiotom rynku i dokonał analizy informacji o realizacji nw. zaleceń</p> |
| | <p>Treść zaleceń przekazanych do realizacji przez Prezesa UTK</p> |
| <p>1. Przewoźnicy wykonujący przewozy pasażerskie zapewnią drużynom pociągowym szkolenie przypominające w zakresie przestrzegania postanowień przepisów dotyczących miejsca zatrzymania czoła pociągu w wyznaczonym miejscu na stacji i na przystanku osobowym.</p> | <p>PKBWK 03/2023_1 Przewoźnicy wykonujący przewozy pasażerskie zapewnią drużynom pociągowym szkolenie przypominające w zakresie przestrzegania postanowień przepisów dotyczących miejsca zatrzymania czoła pociągu w wyznaczonym miejscu na stacji i na przystanku osobowym.</p> |
| <p>2. PKP PLK S.A. uzupełni w stacjach i przystankach osobowych wskaźniki W32 poprzedzające wskaźniki zatrzymania czoła pociągu W4 przy peronach dłuższych niż 100 m.</p> | <p>PKBWK 03/2023_2 PKP PLK S.A. uzupełni w stacjach i przystankach osobowych wskaźniki W32 poprzedzające wskaźniki zatrzymania czoła pociągu W4 przy peronach dłuższych niż 100 m.</p> |
| <p>3. Przewoźnicy wykonujący przewozy pasażerskie przeprowadzą akcję informacyjną wśród podróżnych o przeznaczeniu i możliwości korzystania w sytuacjach awaryjnych lub zagrożenia bezpieczeństwa z urządzeń interkomu będących na wyposażeniu pociągów pasażerskich. Obecnie opis ich przeznaczenia i sposób obsługi jest mało czytelny i niezrozumiały dla podróżnych.</p> | <p>PKBWK 03/2023_3 Przewoźnicy wykonujący przewozy pasażerskie przeprowadzą akcję informacyjną wśród podróżnych o przeznaczeniu i możliwości korzystania w sytuacjach awaryjnych lub zagrożenia bezpieczeństwa z urządzeń interkomu będących na wyposażeniu pociągów pasażerskich. Obecnie opis ich przeznaczenia i sposób obsługi jest mało czytelny i niezrozumiały dla podróżnych.</p> |
| <p>4. Przewoźnicy wykonujący przewozy pasażerskie wprowadzą obowiązek sprawdzania przez drużynę pociągową łączności wewnętrznej poprzez interkom podczas przyjęcia pociągu na stacji początkowej oraz właściwą reakcję na dokonane wywołanie.</p> | <p>PKBWK 03/2023_4 Przewoźnicy wykonujący przewozy pasażerskie wprowadzą obowiązek sprawdzania przez drużynę pociągową łączności wewnętrznej poprzez interkom podczas przyjęcia pociągu na stacji początkowej oraz właściwą reakcję na dokonane wywołanie.</p> |
| <p>5. Przewoźnicy wykonujący przewozy pasażerskie, w tematyce pouczeń ujmą zagadnienie dotyczące wymiany informacji na pokładzie pociągu za pomocą dostępnych środków technicznych, pomiędzy podróżnym,</p> | <p>PKBWK 03/2023_5 Przewoźnicy wykonujący przewozy pasażerskie, w tematyce pouczeń ujmą zagadnienie dotyczące wymiany informacji na pokładzie pociągu za pomocą dostępnych środków technicznych, pomiędzy</p> |

| | |
|--|--|
| <p>drużyną konduktorską i maszynistą, w sytuacjach zagrożenia bezpieczeństwa podróżnych i pociągu.</p> | <p>podróżnym, drużyną konduktorską i maszynistą, w sytuacjach zagrożenia bezpieczeństwa podróżnych i pociągu.</p> |
| <p>6. PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Kielcach usunie nieprawidłowości wskazane w pkt V.3 Raportu.</p> | <p>PKBWK 03/2023_6 PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Kielcach usunie nieprawidłowości wskazane w pkt V.3 Raportu, tj.:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Na przejeździe kolejowym kat. A o długości 33 m przecinającym dwie linie kolejowe: nr 8 (dwutorowa) w km 244,630 i nr 65 (jednotorowa) km 311,347; zabudowane są dwa punkty świetlne, co jest niezgodne z § 88 Rozporządzenia 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), który stanowi: „Liczbę punktów świetlnych ustala się w zależności od długości i szerokości przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia, uwzględniając wartości natężenia oświetlenia i równomierności oświetlenia zgodnie z normą PN-EN 12464-2 Światło i oświetlenie”. 2. Zbędne linie bezwzględnego zatrzymania P12 na przejeździe kat. A w km 244,630. 3. Wygradzenie przejazdu kat. A km 244,630 niezgodne z Rozporządzeniem 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), które stanowi: Odcinki pomiędzy torem a rogatkami odgradza się poręczami utrudniającymi dostęp do toru z ominięciem rogatek, jeżeli usytuowanie rogatek na to pozwala. Końce poręczy znajdujące się najbliżej toru umieszcza się w odległości 3 m od skrajnej szyny. 4. Na Peronie 2 wykonanym z płyt chodnikowych występują nierówności stanowiące trudność podczas wsiadania i wysiadania podróżnych. |
| <p>Powyższe zalecenia przyjęte uchwałą PKBWK, zostały zamieszczone w raporcie na stronie internetowej oraz zgodnie z art. 281 ust. 8 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym skierowane do Prezesa UTK.</p> | |

Tabela 10. Analiza informacji o realizacji zaleceń z Raportu Nr PKBWK 03/2023 przekazanych przez Prezesa UTK podmiotom rynku kolejowego (wg informacji od Prezesa UTK)

| Analiza statystyczna informacji o realizacji zaleceń z Raportu PKBWK 03/2023 | |
|--|----|
| Liczba adresatów zaleceń | 30 |
| Odpowiedzi udzielone w terminie | 22 |
| Brak odpowiedzi w terminie | 8 |
| Liczba wezwań skierowanych do podmiotów | 8 |
| Liczba odpowiedzi udzielonych po wezwaniu | 5 |
| Brak odpowiedzi na wezwanie | 3 |



brak odpowiedzi 10%

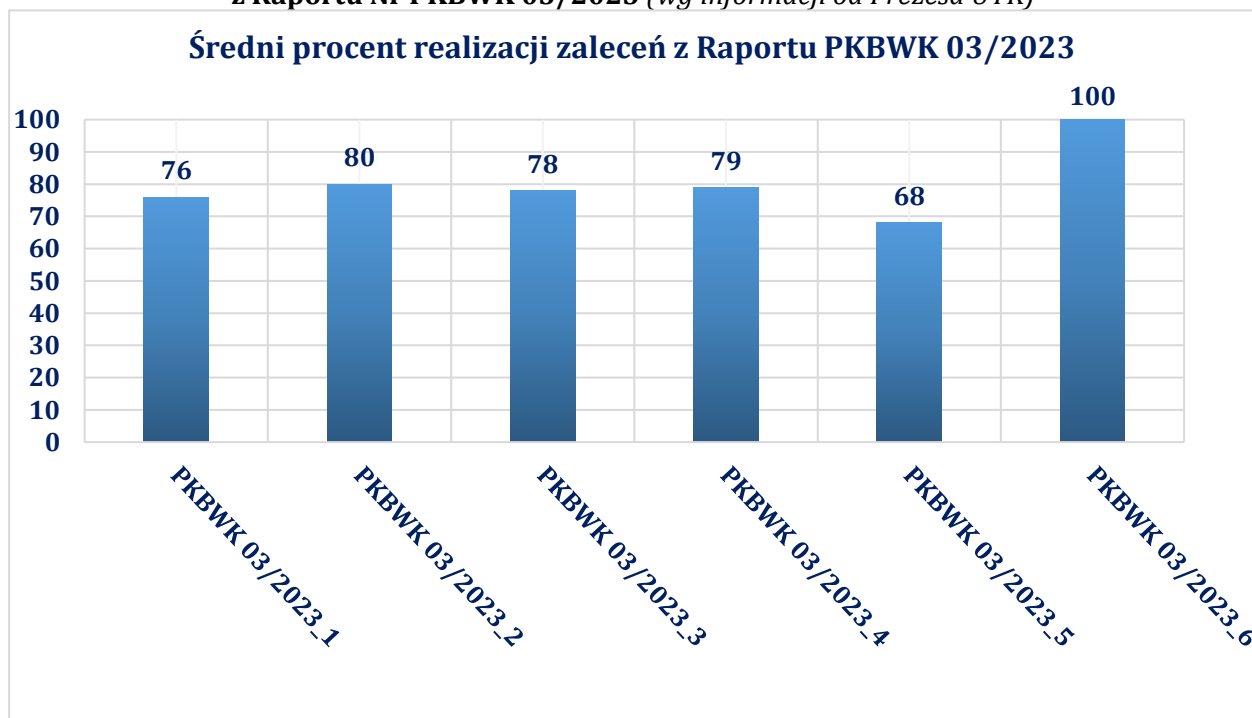
odpowiedzi po wezwaniu 17%

udzielono odpowiedzi 73%

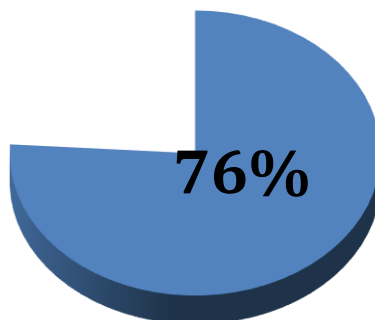
Tabela 11. Ocena udzielonych informacji na temat realizacji zaleceń z Raportu Nr PKBWK 03/2023 przekazanych przez Prezesa UTK podmiotom rynku kolejowego (wg informacji od Prezesa UTK)

| Ocena udzielonych informacji o realizacji zaleceń z Raportu PKBWK 03/2023 | | | | | | |
|---|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| Zalecenia | PKBWK 03 /2023_1 | PKBWK 03 /2023_2 | PKBWK 03 /2023_3 | PKBWK 03 /2023_4 | PKBWK 03 /2023_5 | PKBWK 03 /2022_6 |
| Ocena pozytywna | 25 | 1 | 25 | 24 | 24 | 1 |
| Odpowiedź niewystarczająca | 1 | 0 | 1 | 2 | 2 | 0 |
| Średni procent realizacji zalecenia | 76 | 80 | 78 | 79 | 68 | 100 |

Wykres 12. Średni procent realizacji poszczególnych zaleceń przekazanych przez Prezesa UTK z Raportu Nr PKBWK 03/2023 (wg informacji od Prezesa UTK)



Wykres 13. Średni procent realizacji zaleceń przekazanych przez Prezesa UTK - z Raportu Nr PKBWK 03/2023 (wg informacji od Prezesa 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 12. Realizacja zaleceń przez podmioty wymienione przez Komisję w Raporcie nr PKBWK 03/2023 – na podstawie informacji przekazanych do PKBWK w marcu 2024 r.

| Zalecenia wynikające z Raportu nr PKBWK 03/2023 (wyd. w 2023 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 | ⁶⁾ PKpp | | 76 (% - w trakcie realizacji przez PKpp) ^{*)} |
| Zalecenie 2 | PKP PLK | 2024-06-30 | 80 (% - w trakcie realizacji przez PKP PLK) |
| Zalecenie 3 | PKpp | | 78 (% - w trakcie realizacji przez PKpp) ^{*)} |
| Zalecenie 4 | PKpp | | 79 (% - w trakcie realizacji przez PKpp) ^{*)} |
| Zalecenie 5 | PKpp | | 68 (% - w trakcie realizacji przez PKpp) ^{*)} |

^{*)} wg Informacji o realizacji zaleceń PKBWK za rok 2023 r. – przekazanych z UTK pismem – DPN-WDZK.464.14.2024.1.MF z dnia 2024-04-26 – (dotyczy realizacji zaleceń przekazanych przez Prezesa UTK podmiotom rynku kolejowego)

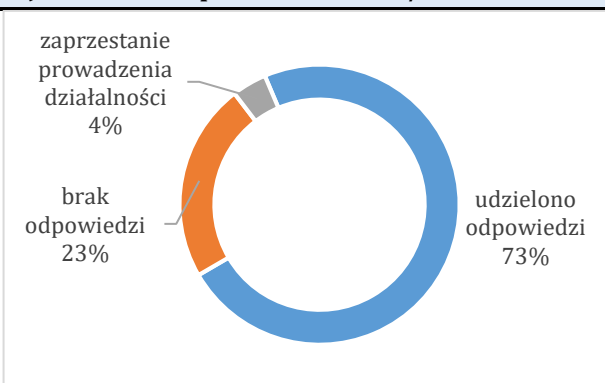
⁶⁾ PKpp – oznacza: przewoźników kolejowych wykonujących przewozy pasażerskie

| | |
|---|---|
| <p>Ad. 4)</p> <p style="text-align: center;">RAPORT Nr PKBWK 04/2023 z postępowania w sprawie wypadku kolejowego zaistniałego 12 grudnia 2022 r. o godz. 02:35 na szlaku Koziegłowy – Poznań Piątkowo, w torze nr 2, km 11,788 linii kolejowej nr 395 Zieliniec – Kiekrz, przejazd kolejowo-drogowy kategorii C</p> | |
| <p>Zalecenia Państwowej Komisji Badań Wypadków Kolejowych przekazane w raporcie</p> | <p>Z „Informacji o realizacji zaleceń PKBWK w roku 2023” (pismo UTK nr DPN-WDZK.464.14.2024.1.MF z dnia 26 kwietnia 2024 r.) wynika, że Prezes UTK przekazał zalecenia podmiotom rynku i dokonał analizy informacji o realizacji nw. zaleceń</p> |
| | <p>Treść zaleceń przekazanych do realizacji przez Prezesa UTK</p> |
| <p>1. Autoryzowani zarządcy infrastruktury podejmą ukierunkowane działania dla grup pracowników (obsługa, naprawa konserwacja), mające na celu przypomnienie jednakowo brzmiących zasad postępowania w przypadku niedziałania urządzeń zabezpieczania ruchu na przejazdach kolejowo-drogowych.</p> | <p>PKBWK 04/2023_1 Autoryzowani zarządcy infrastruktury podejmą ukierunkowane działania dla grup pracowników (obsługa, naprawa konserwacja), mające na celu przypomnienie jednakowo brzmiących zasad postępowania w przypadku niedziałania urządzeń zabezpieczania ruchu na przejazdach kolejowo-drogowych.</p> |
| <p>2. Zarządcy infrastruktury, w przypadku wystąpienia usterki urządzeń samoczynnego systemu przejazdowego, które powodują wyświetlenie na tarczy TOP sygnału Osp-1 dla jednego toru danego przejazdu, spowodują wyświetlenie sygnału Osp-1 dla wszystkich torów w obrębie tego przejazdu.</p> | <p>PKBWK 04/2023_2 Autoryzowani zarządcy infrastruktury, w przypadku wystąpienia usterki urządzeń samoczynnego systemu przejazdowego, które powodują wyświetlenie na tarczy TOP sygnału Osp-1 dla jednego toru danego przejazdu, spowodują wyświetlenie sygnału Osp-1 dla wszystkich torów w obrębie tego przejazdu.</p> |
| <p>3. W przypadku niedziałania samoczynnego systemu przejazdowego z powodu usterki jego elementów, zarządca infrastruktury PKP PLK S.A. po wyłączeniu sygnalizacji na sygnalizatorach drogowych przez personel obsługi, zabroni ponownego załączania samoczynnego systemu przejazdowego z poziomu urządzenia zdalnej kontroli przez personel obsługi.</p> | <p>PKBWK 04/2023_3 W przypadku niedziałania samoczynnego systemu przejazdowego z powodu usterki jego elementów, zarządca infrastruktury PKP PLK S.A. po wyłączeniu sygnalizacji na sygnalizatorach drogowych przez personel obsługi, zabroni ponownego załączania samoczynnego systemu przejazdowego z poziomu urządzenia zdalnej kontroli przez personel obsługi.</p> |
| <p>4. Zarządca infrastruktury PKP PLK S.A. przeprowadzi kontrolę oraz wzmocni nadzór nad prawidłowością i kompletnością zapisów książkach E1758.</p> | <p>PKBWK 04/2023_4 Zarządca infrastruktury PKP PLK S.A. przeprowadzi kontrolę oraz wzmocni nadzór nad prawidłowością i kompletnością zapisów książkach E1758.</p> |
| <p>5. Przewoźnik PKP CARGO S.A. wzmocni nadzór nad prowadzeniem dokumentacji utrzymaniowej pojazdów kolejowych, zwłaszcza jej zgodności ze stanem faktycznym na pojeździe.</p> | <p>PKBWK 04/2023_5 Przewoźnik PKP CARGO S.A. wzmocni nadzór nad prowadzeniem dokumentacji utrzymaniowej pojazdów kolejowych, zwłaszcza jej zgodności ze stanem faktycznym na pojeździe.</p> |

| | |
|---|---|
| <p>6. Zarządca infrastruktury PKP PLK S.A. podejmie skuteczne działania w zakresie synchronizacji czasu w wykorzystywanych systemach elektronicznych rejestrujących czas.</p> | <p>PKBWK 04/2023_6 Zarządca infrastruktury PKP PLK S.A. podejmie skuteczne działania w zakresie synchronizacji czasu w wykorzystywanych systemach elektronicznych rejestrujących czas.</p> |
| <p>7. Autoryzowani zarządcy infrastruktury, ujmą w rejestrze zagrożeń zagrożenia związane z dokonaniem zabudowy obiektów w obrębie trójkątów widoczności. Na etapie projektowania zabudowy w pobliżu przejazdów kolejowo-drogowych każdorazowo będą przeprowadzać analizę ryzyka z uwzględnieniem warunków miejscowych dla danego przejazdu kolejowo-drogowego.</p> | <p>PKBWK 04/2023_7 Autoryzowani zarządcy infrastruktury, ujmą w rejestrze zagrożeń zagrożenia związane z dokonaniem zabudowy obiektów w obrębie trójkątów widoczności. Na etapie projektowania zabudowy w pobliżu przejazdów kolejowo-drogowych każdorazowo będą przeprowadzać analizę ryzyka z uwzględnieniem warunków miejscowych dla danego przejazdu kolejowo-drogowego.</p> |
| <p>8. Użytkownicy bocznic kolejowych, operatorzy kolei wąskotorowych oraz zarządcy infrastruktury zwolnieni z obowiązku uzyskania autoryzacji bezpieczeństwa, uprawnieni do prowadzenia działalności na podstawie świadectwa bezpieczeństwa, przeprowadzą kontrolę w zakresie warunków zabudowy obiektów w obrębie trójkątów widoczności z uwzględnieniem między innymi postanowień załącznika nr 3 część B ust. 14 i 15 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie (Dz.U. 2015 poz.1744 z późn. zm.).</p> | <p>PKBWK 04/2023_8 Użytkownicy bocznic kolejowych, operatorzy kolei wąskotorowych oraz zarządcy infrastruktury zwolnieni z obowiązku uzyskania autoryzacji bezpieczeństwa, uprawnieni do prowadzenia działalności na podstawie świadectwa bezpieczeństwa, przeprowadzą kontrolę w zakresie warunków zabudowy obiektów w obrębie trójkątów widoczności z uwzględnieniem między innymi postanowień załącznika nr 3 część B ust. 14 i 15 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie (Dz. U. 2015 poz. 1744 z późn. zm.).</p> |
| <p>Powyższe zalecenia przyjęte uchwałą PKBWK, zostały zamieszczone w raporcie na stronie internetowej oraz zgodnie z art. 281 ust. 8 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym skierowane do Prezesa UTK.</p> | |

Tabela 13. Analiza informacji o realizacji zaleceń z Raportu Nr PKBWK 04/2023 przekazanych przez Prezesa UTK podmiotom rynku kolejowego (wg informacji od Prezesa UTK)

| Analiza statystyczna informacji o realizacji zaleceń z Raportu PKBWK 04/2023 | |
|--|-----|
| Liczba adresatów zaleceń | 607 |
| Odpowiedzi udzielone w terminie | 440 |
| Brak odpowiedzi w terminie | 140 |
| Liczba podmiotów, które zaprzestały prowadzenia działalności | 27 |

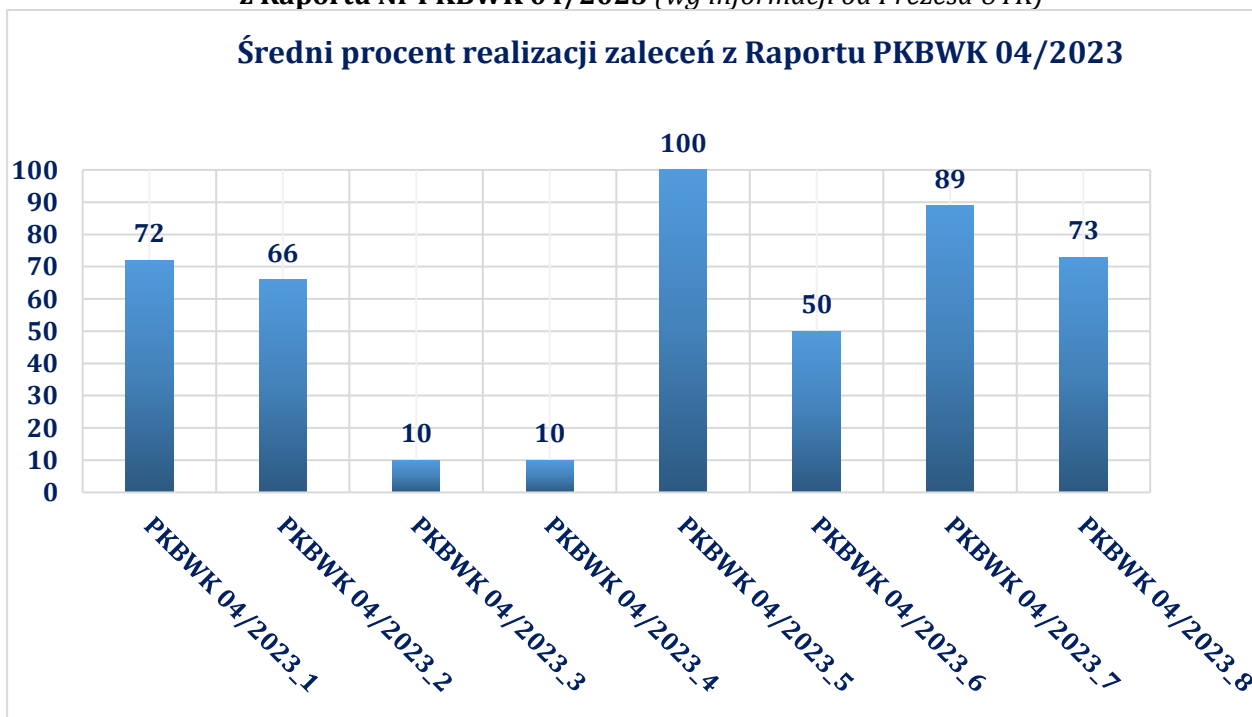


zaprzeszanie prowadzenia działalności 4%
brak odpowiedzi 23%
udzielono odpowiedzi 73%

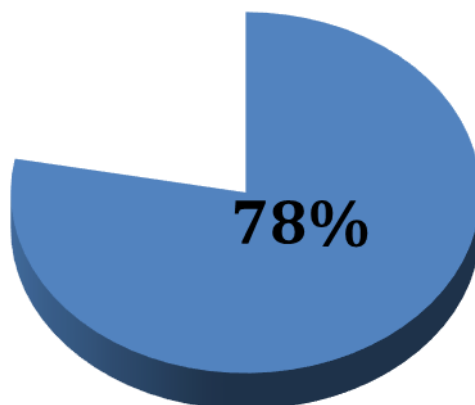
Tabela 14. Ocena udzielonych informacji na temat realizacji zaleceń z Raportu Nr PKBWK 04/2023 przekazanych przez Prezesa UTK podmiotom rynku kolejowego (wg informacji od Prezesa UTK)

| Ocena udzielonych informacji o realizacji zaleceń z Raportu PKBWK 04/2023 | | | | | | | | |
|---|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| Zalecenia | PKBWK 04 /2023_1 | PKBWK 04 /2023_2 | PKBWK 04 /2023_3 | PKBWK 04 /2023_4 | PKBWK 04 /2023_5 | PKBWK 04 /2023_6 | PKBWK 04 /2023_7 | PKBWK 04 /2023_8 |
| Ocena pozytywna | 13 | 13 | 1 | 1 | 1 | 1 | 13 | 370 |
| Odpowiedź niekompletna | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 62 |
| Średni procent realizacji zalecenia | 72 | 66 | 10 | 10 | 100 | 50 | 89 | 73 |

Wykres 14. Średni procent realizacji poszczególnych zaleceń przekazanych przez Prezesa UTK - z Raportu Nr PKBWK 04/2023 (wg informacji od Prezesa UTK)



Wykres 15. Średni procent realizacji zaleceń przekazanych przez Prezesa UTK
- z Raportu Nr PKBWK 04/2023 (wg informacji od Prezesa 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 04/2023 – na podstawie informacji przekazanych do PKBWK w marcu 2024 r.

| Zalecenia wynikające z Raportu nr PKBWK 04/2023 (wyd. w 2023 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 | ZI PKP PLK | 2024-12-31 | 72 (% – w trakcie realizacji przez ZI) ^{*)} 10 (% – w trakcie realizacji przez PKP PLK) |
| Zalecenie 2 | ZI PKP PLK | 2024-12-31 | 66 (% – w trakcie realizacji przez ZI) ^{*)} 10 (% – w trakcie realizacji przez PKP PLK) |
| Zalecenie 3 | PKP PLK | 2024-12-31 | 10 (% – w trakcie realizacji przez PKP PLK) |
| Zalecenie 4 | PKP PLK | 2024-09-30 | 10 (% – w trakcie realizacji przez PKP PLK) |
| Zalecenie 5 | PKP CARGO S.A. | 2024-01-15 | 100 (% – zrealizowano przez – PKP CARGO S.A.) |
| Zalecenie 6 | PKP PLK | 2024-12-31 | 50 (% – w trakcie realizacji przez PKP PLK) |
| Zalecenie 7 | ZI PKP PLK | 2024-03-15 | 89 (% – w trakcie realizacji przez ZI) ^{*)} 100 (% – zrealizowano przez – PKP PLK) |
| Zalecenie 8 | (⁷⁾ UŻb + (⁸⁾ OKW + (⁹⁾ ZI podmioty zwolnione) | | 73 (% – w trakcie realizacji przez: UŻb + OKW + ZI podmioty zwolnione) ^{*)} |

^{*)} wg Informacji o realizacji zaleceń PKBWK za rok 2023 r. – przekazanych z UTK pismem – DPN-WDZK.464.14.2024.1.MF z dnia 2024-04-26 – (dotyczy realizacji zaleceń przekazanych przez Prezesa UTK podmiotom rynku kolejowego)

⁷⁾ UŻb – użytkownicy bocznic kolejowych

⁸⁾ OKW – oznacza: operatora kolei wąskotorowej – zwany dalej „OKW”

⁹⁾ „ZI podmioty zwolnione” – oznacza: zarządcy infrastruktury zwolnieni z obowiązku uzyskania autoryzacji bezpieczeństwa, uprawnieni do prowadzenia działalności na podstawie świadectwa bezpieczeństwa

| | |
|--|---|
| Ad. 5) | |
| RAPORT Nr PKBWK 05/2023 z postępowania w sprawie wypadku kolejowego zaistniałego 20 lutego 2023 r. o godz. 18:11 na szlaku Chałupki – Krzyżanowice, w torze nr 2, przejazd kolejowy kategorii B w km 47,973 linii kolejowej nr 151 Kędzierzyn-Koźle – Chałupki | |
| Zalecenia Państwowej Komisji Badań Wypadków Kolejowych przekazane w raporcie | Z „Informacji o realizacji zaleceń PKBWK w roku 2023” (pismo UTK nr DPN-WDZK.464.14.2024.1.MF z dnia 26 kwietnia 2024 r.) wynika, że Prezes UTK przekazał zalecenia podmiotom rynku i dokonał analizy informacji o realizacji nw. zaleceń |
| | Treść zaleceń przekazanych do realizacji przez Prezesa UTK |
| 1. Minister właściwy ds. transportu określi w przepisach wykonawczych do Prawa budowlanego warunki usytuowania przejść dla pieszych w rejonie przejazdów kolejowych. | Zalecenie nie dotyczy Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, który sprawuje ustawowy nadzór nad zarządcami infrastruktury i przewoźnikami kolejowymi. |
| 2. Minister właściwy ds. transportu podejmie działania celem wprowadzenia zmian w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Rozwoju w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie w zakresie włączania się świateł na wszystkich drogach rogatkowych równocześnie z rozpoczęciem nadawania sygnałów na sygnalizatorach drogowych. | Zalecenie nie dotyczy Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, który sprawuje ustawowy nadzór nad zarządcami infrastruktury i przewoźnikami kolejowymi. |
| 3. Autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej, użytkownicy bocznic kolejowych, operatorzy kolei wąskotorowych oraz zarządcy infrastruktury zwolnieni z obowiązku uzyskania autoryzacji bezpieczeństwa, uprawnieni do prowadzenia działalności na podstawie świadectwa bezpieczeństwa przeprowadzą kontrolę przejazdów kolejowych pod względem lokalizacji przejść dla pieszych w ich bezpośrednim sąsiedztwie. W przypadku ujawnienia takich przejść, wspólnie z zarządcą drogi podejmą natychmiastowe działania celem przeniesienia przejścia dla pieszych poza strefę niebezpieczną przejazdu. | PKBWK 05/2023_1 Autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej, użytkownicy bocznic kolejowych, operatorzy kolei wąskotorowych oraz zarządcy infrastruktury zwolnieni z obowiązku uzyskania autoryzacji bezpieczeństwa, uprawnieni do prowadzenia działalności na podstawie świadectwa bezpieczeństwa przeprowadzą kontrolę przejazdów kolejowych pod względem lokalizacji przejść dla pieszych w ich bezpośrednim sąsiedztwie. W przypadku ujawnienia takich przejść, wspólnie z zarządcą drogi podejmą natychmiastowe działania celem przeniesienia przejścia dla pieszych poza strefę niebezpieczną przejazdu. |
| 4. Zarządcy infrastruktury kolejowej zrealizują zalecenie nr 2) pkt 4.2 wydane przez Komisję w Raporcie Rocznym PKBWK za rok 2018, tj.: <i>„Zarządcy infrastruktury wyeliminują rogatki wyjazdowe dla samoczynnych systemów przejazdowych na przejazdach kategorii B, w odniesieniu do rozwiązań z czterema półrogatkami. 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</i> | PKBWK 05/2023_2 Autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej, użytkownicy bocznic kolejowych oraz zarządcy infrastruktury zwolnieni z obowiązku uzyskania autoryzacji bezpieczeństwa uprawnieni do prowadzenia działalności na podstawie świadectwa bezpieczeństwa zrealizują zalecenie nr 2) pkt 4.2 wydane przez Komisję w Raporcie Rocznym PKBWK za rok 2018, tj.: <i>„Zarządcy infrastruktury wyeliminują rogatki wyjazdowe dla samoczynnych systemów przejazdowych na przejazdach kategorii B, w odniesieniu do rozwiązań z czterema półrogatkami. Stan taki jest niegodny z postanowieniami zawartymi w załączniku nr</i> |

| | |
|---|--|
| <p>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)”.</p> <p>W uzupełnieniu zalecenia z 2018 r. należy dążyć do separacji pasów ruchu na drodze jednojezdniowej poprzez zabudowę separatorów.</p> | <p>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)”.</p> <p>W uzupełnieniu zalecenia z 2018 r. należy dążyć do separacji pasów ruchu na drodze jednojezdniowej poprzez zabudowę separatorów.</p> |
| <p>5. PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Tarnowskich Górach dokona: - zmiany usytuowania kamer na przejeździe kolejowym w celu umożliwienia obserwacji terenu całego przejazdu włącznie z sygnalizatorami drogowymi, - zmiany w działaniu sygnalizatora akustycznego, który w chwili obecnej generuje sygnały dźwiękowe w stanie ostrzegania systemu po zajęciu przez tabor czujnika wyłączającego (zgodnie z Dokumentacją Techniczno-Ruchową DTR systemu).</p> | <p>PKBWK/05/2023_3 PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Tarnowskich Górach dokona: – zmiany usytuowania kamer na przejeździe kolejowym w celu umożliwienia obserwacji terenu całego przejazdu włącznie z sygnalizatorami drogowymi, – zmiany w działaniu sygnalizatora akustycznego, który w chwili obecnej generuje sygnały dźwiękowe w stanie ostrzegania systemu po zajęciu przez tabor czujnika wyłączającego (zgodnie z Dokumentacją Techniczno-Ruchową DTR systemu).</p> |
| <p>Zalecenie nr 1 i 2 przyjęte uchwałą PKBWK, zostało zamieszczone w raporcie na stronie internetowej oraz zgodnie z art. 28l ust. 4 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym skierowane do Ministra właściwego ds. transportu.</p> <p>Zalecenie nr 3, 4 i 5 przyjęte uchwałą PKBWK, zostało zamieszczone w raporcie na stronie internetowej oraz zgodnie z art. 28l ust. 8 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym skierowane do Prezesa UTK.</p> | |

Tabela 16. **Analiza informacji o realizacji zaleceń z Raportu Nr PKBWK 05/2023 przekazanych przez Prezesa UTK podmiotom rynku kolejowego (wg informacji od Prezesa UTK)**

| Analiza statystyczna informacji o realizacji zaleceń z Raportu PKBWK 05/2023 | | |
|--|-----|--|
| Liczba adresatów zaleceń | 607 | <p>zaprzeszanie prowadzenia działalności 4%</p> <p>brak odpowiedzi 23%</p> <p>udzielono odpowiedzi 73%</p> |
| Odpowiedzi udzielone w terminie | 440 | |
| Brak odpowiedzi w terminie | 140 | |
| Liczba podmiotów, które zaprzestały prowadzenia działalności | 27 | |

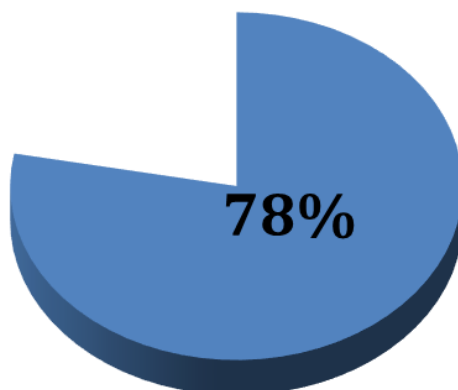
Tabela 17. **Ocena udzielonych informacji na temat realizacji zaleceń z Raportu Nr PKBWK 05/2023 przekazanych przez Prezesa UTK podmiotom rynku kolejowego (wg informacji od Prezesa UTK)**

| Ocena udzielonych informacji o realizacji zaleceń z Raportu PKBWK 05/2023 | | | |
|---|------------------|------------------|------------------|
| Zalecenia | PKBWK 05 /2023_1 | PKBWK 05 /2023_2 | PKBWK 05 /2023_3 |
| Ocena pozytywna | 371 | 359 | 1 |
| Odpowiedź niekompletna | 73 | 85 | 0 |
| Średni procent realizacji zalecenia | 74 | 91 | 100 |

Wykres 16. **Średni procent realizacji poszczególnych zaleceń przekazanych przez Prezesa UTK - z Raportu Nr PKBWK 05/2023 (wg informacji od Prezesa UTK)**



Wykres 17. Średni procent realizacji zaleceń przekazanych przez Prezesa UTK - z Raportu Nr PKBWK 05/2023 (wg informacji od Prezesa 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 18. Realizacja zaleceń przez podmioty wymienione przez Komisję w Raporcie nr PKBWK 05/2023 – na podstawie informacji przekazanych do PKBWK w marcu 2024 r.

| Zalecenia wynikające z Raportu nr PKBWK 05/2023 (wyd. w 2023 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 | Minister Infrastruktury | 10) | Nie zrealizowano do dnia ogłoszenia Raportu Roczного za 2023 r. |
| Zalecenie 2 | Minister Infrastruktury | 10) | Nie zrealizowano do dnia ogłoszenia Raportu Roczного za 2023 r. |
| Zalecenie 3 | (ZI + UŻb + OKW + ZI podmioty zwolnione) PKP PLK | 2024-09-30 | 74 (% – w trakcie realizacji przez: (ZI + UŻb + OKW + ZI podmioty zwolnione)*) 50 (% – w trakcie realizacji przez PKP PLK) |
| Zalecenie 4 | (ZI + UŻb + OKW + ZI podmioty zwolnione) PKP PLK | 2024-12-31 | 91 (% – w trakcie realizacji przez: ZI + UŻb + OKW + ZI podmioty zwolnione)*) 50 (% – w trakcie realizacji przez PKP PLK) |
| Zalecenie 5 | ¹¹⁾ PKP PLK ZLK w Tarnowskich Górach | 2024-03-15 | 100 (% – zrealizowano przez PKP PLK) |

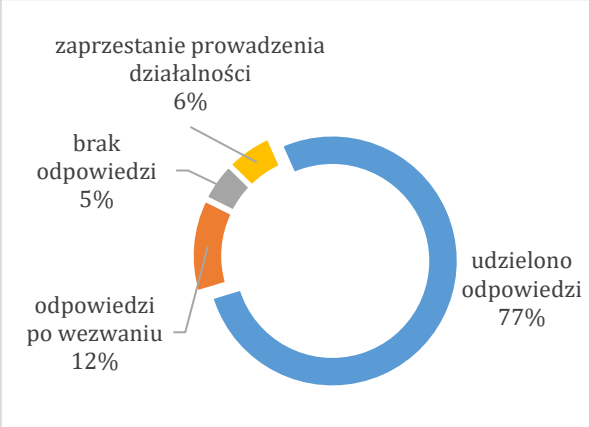
*) wg Informacji o realizacji zaleceń PKBWK za rok 2023 r. – przekazanych z UTK pismem – DPN-WDZK.464.14.2024.1.MF z dnia 2024-04-26 – (dotyczy realizacji zaleceń przekazanych przez Prezesa UTK podmiotom rynku kolejowego)

10) Pismem PKBWK.590.5.18.2023 z dnia 29 grudnia 2023 roku Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych przekazała Raport PKBWK 05/2023 do Ministra Infrastruktury wraz z informacją o wyżej wymienionych zaleceniach. Zalecenia wynikające z przeprowadzonego postępowania w sprawie zaistniałego wypadku należą do właściwości Ministra właściwego ds. transportu.

11) PKP PLK ZLK w Tarnowskich Górach – oznacza: PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Tarnowskich Górach

Tabela 19. **Analiza informacji o realizacji zaleceń z Raportu Roczego za rok 2022 z działalności PKBWK przekazanych przez Prezesa UTK podmiotom rynku kolejowego**
(wg informacji od Prezesa UTK)

| Analiza statystyczna informacji o realizacji zaleceń z Raportu Roczego za rok 2022 | |
|---|------------|
| Liczba adresatów zaleceń | 817 |
| Odpowiedzi udzielone w terminie | 628 |
| Brak odpowiedzi w terminie | 143 |
| Liczba wezwań skierowanych do podmiotów | 143 |
| Liczba odpowiedzi udzielonych po wezwaniu | 97 |
| Brak odpowiedzi na wezwanie | 46 |
| Liczba podmiotów, które zaprzestały prowadzenia działalności w okresie sprawozdawczym | 46 |



| Kategoria | Procent |
|---------------------------------------|---------|
| udzielono odpowiedzi | 77% |
| odpowiedzi po wezwaniu | 12% |
| zaprzestanie prowadzenia działalności | 6% |
| brak odpowiedzi | 5% |

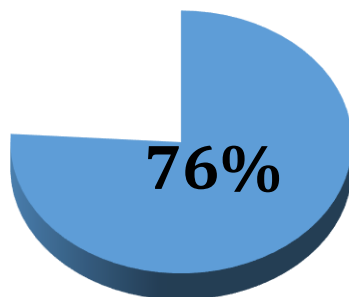
Tabela 20. **Ocena udzielonych informacji na temat realizacji zaleceń z Raportu Roczego za rok 2022 przekazanych przez Prezesa UTK podmiotom rynku kolejowego**
(wg informacji od Prezesa UTK)

| Ocena udzielonych informacji o realizacji zaleceń z Raportu Roczego za rok 2022 | | | | | |
|---|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|
| Zalecenia | Raport Roczny za 2022_1 | Raport Roczny za 2022_2 | Raport Roczny za 2022_3 | Raport Roczny za 2022_4 | Raport Roczny za 2022_5 |
| Ocena pozytywna | 36 | 458 | 29 | 411 | 31 |
| Odpowiedź niekompletna | 2 | 263 | 8 | 301 | 7 |
| Średni procent realizacji zalecenia | 91 | 64 | 66 | 83 | 87 |

Wykres 18. **Średni procent realizacji zaleceń przekazanych przez Prezesa UTK z Raportu Roczego za rok 2022 z działalności PKBWK** (wg informacji od Prezesa UTK)



Wykres 19. Średni procent realizacji zaleceń przekazanych przez Prezesa UTK z Raportu Roczego za rok 2022 z działalności PKBWK (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 21. Stan realizacji zaleceń PKBWK wydanych w 2023 r., a opublikowanych w Raporcie Rocznym za rok 2022 na podstawie informacji przekazanych do PKBWK w marcu 2024 r. (oraz na podstawie informacji z UTK)

| Zalecenia z Raportu Roczego za rok 2022 (wyd. w 2023 r.) | Podmiot będący adresatem zalecenia | Data realizacji zalecenia | Średni procent (%) zrealizowanego zalecenia przez podmioty wymienione w kolumnie 2/(etap realizacji) |
|--|--|---------------------------|--|
| 1 | 2 | 3 | 4 |
| ¹²⁾ Zalecenie 1 | (ZI + ZI podmioty zwolnione) PKP PLK | 2024-04-30 | 91 (% - w trakcie realizacji przez ZI + ZI podmioty zwolnione)*) 95 (% - w trakcie realizacji przez PKP PLK) |
| ¹²⁾ Zalecenie 2 | (ZI + ¹³⁾ PK + UŻb+ OKW + ZI podmioty zwolnione) PKP PLK | 2024-12-31 | 64 (% - w trakcie realizacji przez: ZI + PK UŻb+ OKW + ZI podmioty zwolnione)*) 15 (% - w trakcie realizacji przez PKP PLK) |
| ¹²⁾ Zalecenie 3 | (ZI + ZI podmioty zwolnione) PKP PLK | 2024-03-20 | 66 (% - w trakcie realizacji przez: ZI + ZI podmioty zwolnione)*) 100 (% - zrealizowano przez PKP PLK) |
| ¹²⁾ Zalecenie 4 | (PK + ZI + UŻb + OKW + ZI podmioty zwolnione) PKP PLK | 2024-03-15 | 83 (% - w trakcie realizacji przez: PK + ZI + UŻb + OKW + ZI podmioty zwolnione) *) 100 (% - zrealizowano przez PKP PLK) |
| ¹²⁾ Zalecenie 5 | (ZI + ZI podmioty zwolnione) PKP PLK | 2024-03-15 | 87 (% - w trakcie realizacji przez: ZI + ZI podmioty zwolnione)*) 100 (% - zrealizowano przez PKP PLK) |

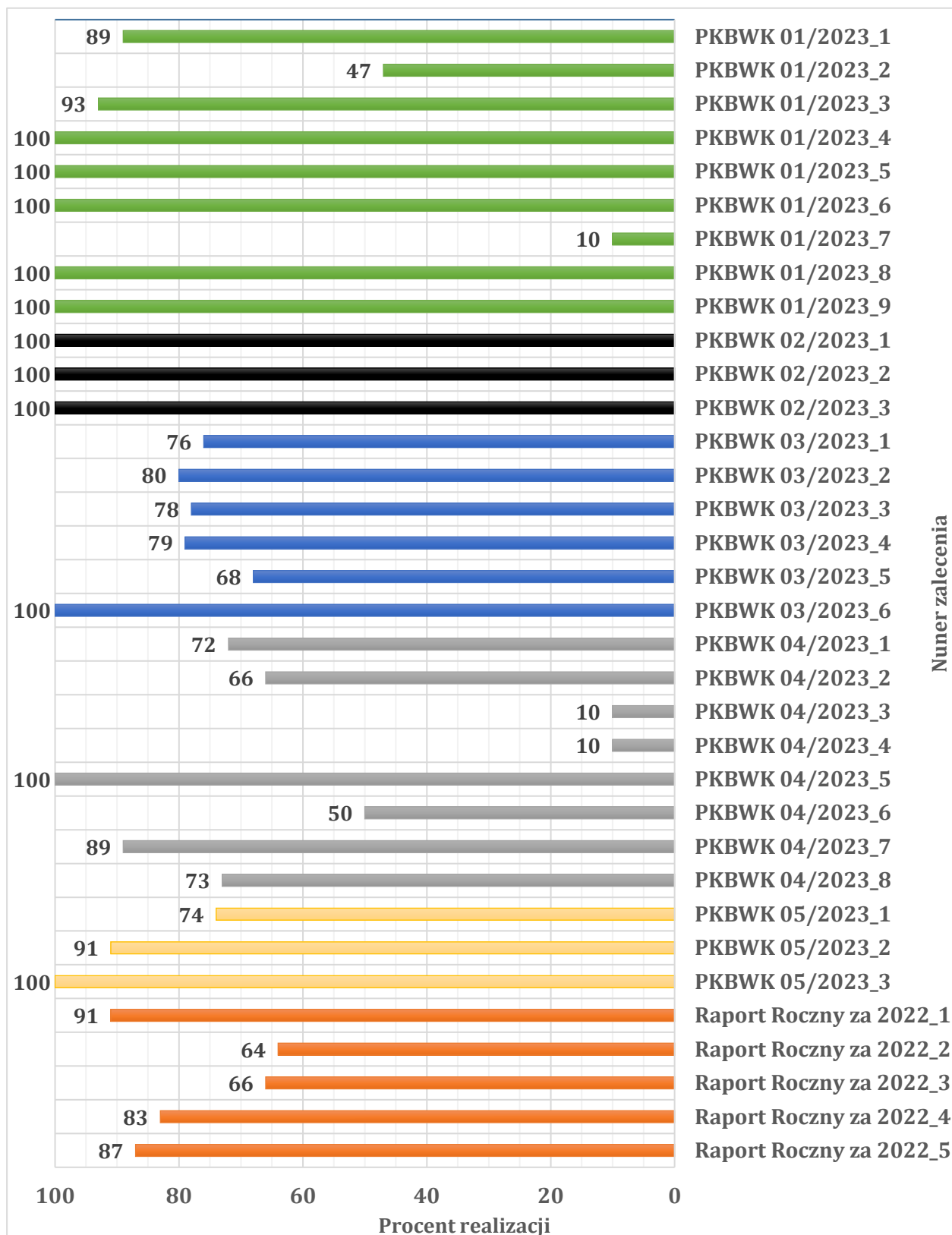
*) wg Informacji o realizacji zaleceń PKBWK za rok 2023 r. – przekazanych z UTK pismem – DPN-WDZK.464.14.2024.1.MF z dnia 2024-04-26 – (dotyczy realizacji zaleceń przekazanych przez Prezesa UTK podmiotom rynku kolejowego)

¹²⁾ treść zaleceń przekazanych do realizacji przez Prezesa UTK ujęta została w zestawieniu w punkcie 5.1 niniejszego raportu

¹³⁾PK oznacza: przewoźnika kolejowego

Informacje o **średnim procencie realizacji poszczególnych zaleceń skierowanych do realizacji przez Prezesa UTK** zawarte są w Załączniku A do niniejszego Raportu Roczego. Natomiast informacje na temat realizacji zaleceń PKBWK wydanych w 2023 r. skierowanych do innych zainteresowanych podmiotów (zgodnie z art. 28l ust. 8 ustawy o transporcie kolejowym) zawarte są w Załączniku B.

Wykres 20. Średni procent realizacji zaleceń PKBWK za 2023 rok (wg Załącznika A)



6.2 Podsumowanie z realizacji zaleceń Komisji (według informacji Prezesa UTK)

Prezes UTK skierował do podmiotów rynku kolejowego: certyfikowanych przewoźników kolejowych, autoryzowanych zarządców infrastruktury, użytkowników bocznic kolejowych, operatorów kolei wąskotorowych oraz zarządców sieci kolejowych, które są funkcjonalnie wyodrębnione z systemu kolei Unii i przeznaczonych tylko do prowadzenia przewozów wojewódzkich lub lokalnych (prowadzącym działalność na podstawie świadectw bezpieczeństwa), 34 zalecenia wynikające z raportów PKBWK.

Wskazane podmioty zostały zobligowane do poinformowania Prezesa UTK w określonym terminie o sposobie postępowania z zaleceniami PKBWK.

W UTK przeprowadzono analizę odpowiedzi udzielonych przez podmioty rynku kolejowego i na tej podstawie dokonano oceny sposobu realizacji wydanych zaleceń (rekomendacji), pozytywnie oceniono 73,6 % wszystkich udzielonych odpowiedzi.

Analiza zawiera w głównej mierze sporządzoną ocenę Prezesa UTK, sposobu realizacji zaleceń przez podmioty funkcjonujące w oparciu o system zarządzania bezpieczeństwem lub system zarządzania utrzymaniem. Były przypadki, w których stwierdzono braki wymaganych informacji bądź nie podano uzasadnienia stwierdzenia, że rekomendacja nie dotyczy podmiotu. Kwestie te będą monitorowane podczas realizowanych działań nadzorczych Prezesa UTK z uwzględnieniem potencjalnego zagrożenia dla bezpieczeństwa oraz wagi niezgodności.

Sumarycznie 158 podmiotów nie udzieliło odpowiedzi o realizacji zaleceń wynikających z przynajmniej jednego raportu PKBWK.

Wg Prezesa UTK, uchylającymi się od udzielania odpowiedzi, są głównie podmioty, które prowadzą działalność w oparciu o świadectwo bezpieczeństwa, m.in. użytkowników bocznic kolejowych, operatorów kolei wąskotorowych czy zarządców infrastruktury zwolnionych z obowiązku posiadania autoryzacji.

Prezes UTK w ramach sprawowanego nadzoru (zgodnie z art. 281 ust. 9 ustawy) w okresie styczeń 2023 – kwiecień 2024 skontrolował realizację wybranych zaleceń wynikających z raportów PKBWK wydanych w 2023 r. We wskazanym okresie przeprowadzono 25 kontroli, w tym: 6 – certyfikowanych przewoźników kolejowych, 5 – autoryzowanych zarządców infrastruktury, 13 – użytkowników bocznic kolejowych oraz 1 kontrolę przewoźnika kolejowego zwolnionego z obowiązku posiadania certyfikatu bezpieczeństwa.

Podczas realizacji działań nadzorczych zweryfikowano sposób wdrożenia 61 zaleceń. W ramach tych działań wystosowano 45 ostrzeżeń do podmiotów, które uchylały się od tych obowiązków. Wobec 8 podmiotów, które nie udzieliły odpowiedzi na pisemne ostrzeżenie, Prezes UTK wszczął postępowania administracyjne o nałożenie kary pieniężnej.

Działalność nadzorcza Prezesa UTK obejmuje nie tylko zalecenia wydane przez Komisję w danym okresie sprawozdawczym, ale również zalecenia, wydane w latach ubiegłych, które mają kluczowe znaczenie dla bezpieczeństwa transportu kolejowego, a nie były zrealizowane w 100%.

Dwa zalecenia wynikające z przeprowadzonego postępowania (Raport Nr PKBWK 5/2023), Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych przekazała pismem PKBWK.590.5.18.2023 z dnia 29 grudnia 2023 r. do ministra właściwego ds. transportu.

7. Pozostałe aspekty związane z funkcjonowaniem Komisji w 2023 r.

W 2023 r. Komisja prowadziła działalność realizując zaplanowane cele i wyzwania, na podstawie przyznanych środków finansowych na ten rok. W ramach przydzielonych środków finansowych zatrudnionych było 9 stałych członków Komisji, a od sierpnia 2022 r. – 10 stałych członków Komisji. W ramach swoich działań Komisja współpracowała z innymi komórkami organizacyjnymi 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 polecenie Przewodniczącego Komisji – (wyjazdy do 20 zdarzeń),
- podjęcie postępowania w sprawie wypadku lub incydentu o ile zaistniał on w okolicznościach uzasadniających podjęcie takiego badania (10 decyzji Przewodniczącego Komisji),
- wydania zaleceń podmiotom w celu poprawy bezpieczeństwa, w trakcie prowadzonych postępowań (17 zaleceń),
- współpracy z prokuraturą 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 postępowań w sprawie zdarzeń kolejowych (poważnych wypadków, wypadków i incydentów), przez komisje kolejowe oraz udziału w spotkaniach i naradach w przedsiębiorstwach kolejowych, dotyczących oceny stanu bezpieczeństwa w transporcie kolejowym,
- 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 zespołach roboczych oraz współpracy z Agencją Kolejową Unii Europejskiej (EUAR),
- współpracy z komórkami Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji w obszarze projektowania zmian przepisów krajowych,
- współpracy z urzędem obsługującym Ministra Administracji i Spraw Wewnętrznych, jak stanowi art. 28d ustawy,
- współpracy z Ministerstwem Infrastruktury,
- współpracy z Głównym Inspektoratem Transportu Drogowego (GITD) – w sprawie urządzeń monitorujących wykroczenia kierowców w rejonie przejazdów kolejowo-drogowych.

8. Podsumowanie

W roku 2023 r. ogólna liczba zdarzeń zgłoszonych Komisji wzrosła o 5,9% w stosunku do roku poprzedniego. W roku 2023 odnotowano 2429 zgłoszonych do Ewidencji Zdarzeń Kolejowych (EwZd) prowadzonej przez Komisję, a w roku 2022 – 2294 (tj. wzrost o 135 zdarzeń) (Wykres 1).

W 2023 r. nadal obowiązywał rozszerzony zakres *Rozdziału 5a ustawy o transporcie kolejowym* na podmioty określone w art. 3 tej ustawy (m.in.: o zarządców sieci kolejowych, które są funkcjonalnie wyodrębnione z systemu kolei i przeznaczone tylko do prowadzenia przewozów wojewódzkich lub lokalnych oraz do przewoźników kolejowych prowadzących działalność wyłącznie w obrębie tych sieci kolejowych np. WKD i linie kolei wąskotorowych).

W 2023 r. w ewidencji (EwZd) nie zanotowano poważnych wypadków, podobnie jak w roku 2022, natomiast w obszarze wypadków nastąpił wzrost ogólnej liczby wypadków o 4%, a incydentów wzrost o 6,6 % w stosunku do 2022 r.

Pozytywnym zjawiskiem był spadek liczby wypadków zaistniałych na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii A, B oraz C.

Na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii A zaistniało w 2023 r. - 5 wypadków, o jeden mniej niż w roku poprzednim (w 2022 r. zaistniało 6 wypadków).

Na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii B w 2022 r. zaistniało 15 wypadków, a w roku 2023 – 11 wypadków. Na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii C w 2023 roku – zaistniało 30 wypadków, natomiast w 2022 r. – 42 wypadki.

Niepokojącym zjawiskiem był znaczny wzrost liczby wypadków zaistniałych na przejazdach kolejowych kategorii D. W 2023 roku wzrosła liczba zaistniałych zdarzeń o 23,6% - w 2022 roku zaistniało 106, a w 2023 -131 wypadków na przejazdach kolejowych kategorii D (w tym zaistniało 7 wypadków na bocznicach kolejowych i 5 na liniach kolei wąskotorowych).

W 2023 r. zaistniało ponad 36 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.

Niepokojący jest również wzrost liczby zdarzeń w kat. B03, tj. – w 2023 r. zaistniało 41, a w 2022 r. – 33 zdarzenia - spowodowane wyprawieniem, przyjęciem lub jazdą pojazdu kolejowego po niewłaściwie ułożonej, niezabezpieczonej drodze przebiegu albo niewłaściwej obsłudze urządzeń sterowania ruchem kolejowym. Pozytywnie należy ocenić spadek liczby wypadków w kategorii B13, tj. najechanie pojazdu kolejowego na pojazd kolejowy lub inną przeszkodę (np. płożę hamulcową, wózek bagażowy, pocztowy) – w 2023 r. zaistniało 34, a w 2022 - 45 zdarzeń. Natomiast niepokoi wzrost incydentów kategorii C60, dotyczących najechania pojazdu kolejowego na przeszkodę (np. płożę hamulcową, wózek bagażowy, pocztowy itp.) – w 2023 r. zaistniało 60, a w 2022 – 35 incydentów.

Należy nadmienić, że w 2023 r. nastąpił wzrost liczby zdarzeń kategorii (B04 + C44) w porównaniu do roku 2022. W roku 2023 zaistniało (36 + 129), a w 2022 roku – (34 + 118) zdarzeń dotyczących niezatrzymania się pojazdu kolejowego przed sygnałem „Stój” lub w miejscu, w którym powinien się zatrzymać, albo uruchomienia pojazdu kolejowego bez wymaganego zezwolenia. Niezbędne jest więc podjęcie skoordynowanych działań prowadzących do ograniczenia ich liczby i negatywnego wpływu na funkcjonowanie systemu kolei.

W systemie Ewidencji Zdarzeń Kolejowych (EwZd), prowadzonym przez Komisję, odnotowano wzrost liczby zdarzeń kategorii B17 i C50, tj. niewłaściwego załadowania, rozładowania i nieprawidłowości w zabezpieczeniu ładunku lub inne nieprawidłowości w czynnościach ładunkowych (B17 z 10 zaistniałych w 2022 r. wzrost do 24 w 2023 r. oraz C50 - z 23 zaistniałych w 2022 r. wzrost do 24 w 2023 r.). Powyższe zdarzenia wymagają zwiększenia nadzoru i zaangażowania podmiotów odpowiedzialnych za czynności ładunkowe i organizacje przewozów towarowych.

Z analizy liczby zaistniałych zdarzeń wynika, że wystąpił znaczny wzrost (o 114 incydenty) zdarzeń kwalifikowanych do kategorii C64 (w roku 2023 zanotowano 721 incydentów, a w roku 2022 – 607) 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, łączności, sterowania ruchem kolejowym lub nawierzchni oraz ingerencja w te urządzenia), bez uszkodzonych 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 2023 r. zaistniało 721 zdarzeń kategorii C64 w tym: 638 na przejazdach kolejowo-drogowych oraz 67 obrzuceń pociągów i 16 pozostałych incydentów (kradzieże, ułożenie przeszkody i inne czyny

chuligańskie). Natomiast w 2022 r. zaistniało 607 zdarzeń kategorii C64 w tym: 517 na przejazdach kolejowo-drogowych oraz 85 obrzuceń pociągów i 5 pozostałych incydentów.

Łącznie w ewidencji w 2023 r. zanotowano 720 incydenty na przejazdach kolejowo-drogowych – polegających na niezatrzymaniu się pojazdu drogowego przed zamykającą się lub zamkniętą roгатką (półroгатką zamykającą wjazd na przejazd) i uszkodzenie jej lub sygnalizatorów drogowych (tj. incydenty kategorii C66 – 82) oraz złośliwe, chuligańskie lub lekkomyślne występkі, stanowiące zagrożenie dla pasażerów lub pracowników pociągu, w tym zamknięcia pojazdów drogowych na przejazdach, uszkodzenia rogatek (tj. incydenty kategorii C64 – 638).

Należy nadmienić, że przedstawione dane liczbowe dotyczące incydentów na przejazdach kolejowych, w tym 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 nadal 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 nieprzestrzegania przepisów o ruchu drogowym przy przekraczaniu tych przejazdów, odjechać bezkarnie.

Zarządcy infrastruktury powinni nadal podejmować działania, aby incydenty pozostawiania pojazdów drogowych pomiędzy zamkniętymi roгатkami bez kontaktu z pojazdami kolejowymi były każdorazowo kwalifikowane wyłącznie do kat. C64. Przewoźnicy winni w ramach kultury bezpieczeństwa podejmować działania, mające na celu spowodowanie, aby maszyniści i prowadzący pojazdy kolejowe każdorazowo zgłaszali pracownikom zarządcy infrastruktury fakt pozostawiania pojazdów drogowych pomiędzy zamkniętymi roгатkami.

Odnotowano mniejszą liczbę poszkodowanych (zabitych) w ewidencji wszystkich wypadków kolejowych, tj. o 4,2 %, mimo wzrostu zdarzeń (wypadków) w 2023 r. na przejazdach kolejowo-drogowych (Wykres 2).

Należy zwrócić uwagę na kategorię B34, która została uaktualniona na dzień 15 sierpnia 2024 r. Liczba zdarzeń w statystyce w tej kategorii jest znacznie mniejsza, niż zanotowana na dzień 31 grudnia 2023 r. z uwagi na zakończone postępowania prokuratury i zmianę kwalifikacji części zdarzeń kategorii B34, jako samobójstwa lub próby samobójcze.

Wnikliwej analizie i eliminacji zagrożeń (nieprawidłowości) powinny być poddawane zdarzenia kategorii C54, tj. wykrywane uszkodzenia lub stany awaryjne wagonów przez urządzenia detekcji, potwierdzone w warunkach warsztatowych (gorące maźnice, gorący hamulec skutkujący przesuniętą obręczą), a także inne usterki w pojazdach kolejowych będących w ruchu zauważone przez personel obsługi. Nastąpił spadek tych zdarzeń ze 199 zaistniałych w 2022 r. do 177 - w 2023 roku. Niemniej jednak nadal występuje duża liczba tych zdarzeń i wymaga zwiększenia nadzoru

i zaangażowania przewoźników kolejowych i podmiotów odpowiedzialnych (dotyczy to również podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie (ECM)) za organizację przewozów towarowych.

Pozytywnym zjawiskiem jest spadek liczby incydentów kategorii C68 – rozerwanie się pociągu lub składu manewrowego, które nie spowodowało zbiegnięcia pojazdu kolejowego (w 2023 roku zaistniało 215, a w 2022 – zaistniało 246 incydentów). Liczba tych zdarzeń jest jeszcze nadal duża, co powinno mobilizować komisje kolejowe do bardziej wnikliwych analiz przyczyn i wyjaśnienia okoliczności ich powstawania, w celu minimalizowania zagrożeń.

W ewidencji w 2023 r., zanotowano spadek zgłoszonych incydentów o 6,6% w stosunku do roku poprzedniego (Wykres 1). W odniesieniu do wypadków zaistniałe incydenty generują mniejsze straty materialne i mniejszą liczbę osób poszkodowanych. Niemniej jednak utrzymująca się ich duża liczba, stanowi nadal 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 (177), C64 (721), C68 (215) stanowią łącznie ponad 57,1 % wszystkich incydentów zaistniałych w 2023 r.

Wnikliwej analizie i eliminacji zagrożeń (nieprawidłowości) powinny być poddawane 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 wzrost liczby wypadków kategorii B09 - z 44 w 2022 r. do 50 w 2023 r., a incydentów kategorii C51 wzrost - z 29 w 2022 r. do 58 w 2023 r. Liczba tych zdarzeń jest znacząca i podlegać winna wnikliwej uwadze przez sprawujących nadzór i organizujących te prace (z uwagi na znaczący wpływ czynnika ludzkiego).

Z analizy liczby zaistniałych zdarzeń na bocznicach kolejowych wynika, że w 2023 r. nastąpił ich wzrost (tj. w 2023 r. – zaistniało 180 zdarzeń, w tym 146 wypadków oraz 34 incydenty), natomiast w 2022 r. zaistniało łącznie 168 (w tym 128 zakwalifikowanych do kategorii wypadki kolejowe oraz 40 do kategorii incydenty kolejowe).

Zdarzenia na bocznicach kolejowych w 2023 r. stanowią 7,4 % ogólnej liczby (2429) zdarzeń zgłoszonych do PKBWK, wypadki (146) stanowią 21,6% ogólnej liczby (677) zaistniałych wypadków kolejowych zgłoszonych do PKBWK, a incydenty (34) stanowią 1,9% ogólnej liczby incydentów kolejowych (1752).

Komisja w niniejszym raporcie wydała zalecenia służące poprawie bezpieczeństwa w transporcie kolejowym.

Komisja w 2023 r. realizowała swoje ustawowe obowiązki, przy 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.

9. Dane kontaktowe i teleadresowe PKBWK wg stanu na dzień 1 sierpnia 2024 r.

| | |
|---|---|
| Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych Al. Jana Chrystiana Szucha 2/4 00-582 Warszawa CZŁONKOWIE STAŁI: | |
| Tadeusz Ryś Przewodniczący PKBWK telefon 47 722 84 16 | Karol Trzoński Zastępca Przewodniczącego PKBWK telefon 47 722 86 61 |
| Rafał Leśniowski Zastępca Przewodniczącego PKBWK telefon 47 722 87 33 | Członek stały PKBWK (wakat) |
| Henryk Zgrzebnicki Sekretarz PKBWK telefon 47 722 85 99 | Barbara Pióro Pracownik obsługi Komisji telefon 47 722 84 09, fax 47 722 87 30 e-mail: pkbwk@mswia.gov.pl |
| Oddział w Katowicach ul. Rolna 43 40-555 Katowice | Oddział w Poznaniu ul. Składowa 4 61-897 Poznań |
| Grzegorz Skarwecki Członek stały PKBWK - koordynujący pracę Oddziału w Katowicach telefon 32 607-24-64 | Benedykt Kugielski Członek stały PKBWK koordynujący pracę Oddziału w Poznaniu telefon 61 221-64-03 |
| Tomasz Resiak Członek stały PKBWK - Oddział w Katowicach telefon 32 607-24-65 | Dionizy Jędrych Członek stały PKBWK - Oddział w Poznaniu telefon 61 221-64-05 |
| Marek Różyc Członek stały PKBWK - Oddział w Katowicach telefon 32 607-24-65 | Tomasz Aleksandrowicz Członek stały PKBWK - Oddział w Poznaniu telefon 61 221-64-05 |
| Członek stały PKBWK (wakat) | |
| Telefon dyżurny 510 126 711 | |

Strona internetowa PKBWK

Strona Komisji dostępna jest pod adresem:

<https://www.gov.pl/web/mswia>

zakładka: Co robimy → Państwowa Komisja Badania Wypadków 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),
- skład Komisji,
- akty prawne i dokumenty,
- raporty,
- ochrona danych osobowych (zgodnie z RODO).

ZAŁĄCZNIK „A”

Informacje na temat realizacji zaleceń PKBWK wydanych w 2023 r.

(wg informacji Prezesa 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 zarządcom, przewoźnikom kolejowym, podmiotom odpowiedzialnym za utrzymanie pojazdów kolejowych oraz podmiotom eksploatującym pojazdy specjalne.

1. RAPORT Nr PKBWK 01/2023 z postępowania w sprawie incydentu kolejowego zaistniałego w dniu 16 października 2019 r. o godz. 13:51 na stacji Leszczyny, w km 31,738 linii kolejowej nr 140 Katowice Ligota – Nędza;
2. RAPORT Nr PKBWK 02/2023 z postępowania w sprawie wypadku kolejowego zaistniałego dnia 20 czerwca 2022 r. o godz. 12:55 na posterunku odgałęźnym Regalica, linii kolejowej Poznań Główny POD – Szczecin Główny nr 351 w km 204,079;
3. RAPORT Nr PKBWK 03/2023 z postępowania w sprawie wypadku kolejowego zaistniałego 3 listopada 2022 r. o godz. 18:45 na przystanku osobowym Krzcięcice, w torze nr 2, w km 244,636 linii kolejowej nr 8 Warszawa Zachodnia – Kraków Główny;
4. RAPORT Nr PKBWK 04/2023 z postępowania w sprawie wypadku kolejowego zaistniałego 12 grudnia 2022 r. o godz. 02:35 na szlaku Koziegłowy – Poznań Piątkowo, w torze nr 2, km 11,788 linii kolejowej nr 395 Zieliniec – Kiekrz, przejazd kolejowo-drogowy kategorii C;
5. RAPORT Nr PKBWK 05/2023 z postępowania w sprawie wypadku kolejowego zaistniałego 20 lutego 2023 r. o godz. 18:11 na szlaku Chałupki – Krzyżanowice, w torze nr 2, przejazd kolejowy kategorii B w km 47,973 linii kolejowej nr 151 Kędzierzyn-Koźle – Chałupki;
6. Raport Roczny za rok 2022 z działalności Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych.

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 informacje przekazane przez adresatów danego zalecenia.

I. Zalecenia przekazane przez Prezesa UTK po analizie Raportu Nr PKBWK 01/2023 z postępowania w sprawie incydentu kolejowego zaistniałego w dniu 16 października 2019 r. o godz.13:51 na stacji Leszczyny, w km 31,738 linii kolejowej nr 140 Katowice Ligota - Nędza

PKBWK 01/2023_1 Autoryzowani zarządcy infrastruktury, Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o., zwana dalej „WKD”, oraz Pomorska Kolej Metropolitalna S.A., zwana dalej „PKM”, wprowadzą wymóg uczestnictwa producenta systemów komputerowych urządzeń stacyjnych srk lub jego autoryzowanego przedstawiciela w procesie odbioru wewnętrznego urządzeń przed przekazaniem ich do eksploatacji.

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

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **89%**

PKBWK 01/2023_2 Autoryzowani zarządcy infrastruktury, WKD oraz PKM w programach pouczeń okresowych personelu obsługi i utrzymania urządzeń srk ujmą tematykę obsługi urządzeń przeciwpożarowych, a w szczególności stałych urządzeń gaśniczych gazowych.

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

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **47%**

PKBWK 01/2023_3 Autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej, WKD oraz PKM zabudują w pomieszczeniach personelu obsługi urządzeń srk przycisk awaryjnego gaszenia na posterunkach wyposażonych w system automatycznego gaszenia.

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

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **93%**

PKBWK 01/2023_4 PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., zwana dalej „PKP PLK”, dokona uzupełnienia zapisów Rejestru zagrożeń pod względem zdiagnozowanych zagrożeń powstania źródła pożaru urządzeń srk.

ADRESACI ZALECENIA: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

PROCENT REALIZACJI: **100%**

PKBWK 01/2023_5 PKP PLK dokona zmiany zabudowy wyłączników ppoż. w przekaźnikowni nastawni Leszczyny ze strony prawej na lewą stronę drzwi wychodząc z przekaźnikowni oraz zainstaluje biały przycisk „blokada gaszenia”.

ADRESACI ZALECENIA: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

PROCENT REALIZACJI: **100%**

PKBWK 01/2023_6 Zakłady Automatyki Kombud S.A., zwana dalej „Kombud”, w DTR urządzeń określi:

- dozwolony czas pozostawienia otwartych drzwi szafy komputerowej na czas prowadzonej obsługi technicznej,
- dopuszczalną maksymalną temperaturę otoczenia szafy w pomieszczeniu zamkniętym,
- granicę ustawienia termostatu wentylatora szafy komputerowej.

ADRESACI ZALECENIA: Zakłady Automatyki Kombud S.A.

PROCENT REALIZACJI: **100%**

PKBWK 01/2023_7 Kombud wprowadzi zmiany w systemie MOR-1 dotyczące wysyłania informacji na stanowisko obsługi dyżurnego ruchu o alarmach z informacją o przekroczeniu temperatury pracy sterowników PLC.

ADRESACI ZALECENIA: Zakłady Automatyki Kombud S.A.

PROCENT REALIZACJI: **100%**

PKBWK 01/2023_8 Kombud dokona zmiany lokalizacji termostatu wentylatora w szafach komputerowych systemu MOR-1, tak aby była możliwość odbioru wzrostu wartości temperatury z górnej części szafy.

ADRESACI ZALECENIA: Zakłady Automatyki Kombud S.A.

PROCENT REALIZACJI: **100%**

PKBWK 01/2023_9 Kombud w nowobudowanych instalacjach systemu MOR-1 dokona zabudowy elementów szaf komputerowych, które będą zapewniać rozmieszczenie sterowników z minimalną wolną przestrzenią wokół kasy bazowej, zgodnie z wymogami producenta sterowników. Adresaci zalecenia: Zakłady Automatyki Kombud S.

ADRESACI ZALECENIA: Zakłady Automatyki Kombud S.A.

PROCENT REALIZACJI: **100%**

II. Zalecenia przekazane przez Prezesa UTK po analizie Raportu Nr PKBWK 02/2023

z postępowania w sprawie wypadku kolejowego zaistniałego dnia 20 czerwca 2022 r. o godz. 12:55 na posterunku odgałęźnym Regalica, w km 204,079 linii kolejowej nr 351 Poznań Główny POD – Szczecin Główny

PKBWK 02/2023_1 Zarządca infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. zapewni nadzór nad jakością realizacji procesu inwestycyjnego w Spółce oraz procesu diagnostycznego.

ADRESACI ZALECENIA: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

PROCENT REALIZACJI: **100%**

PKBWK 02/2023_2 Zarządca infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wzmocni system nadzoru nad szkoleniem i autoryzacją pracowników w związku ze zmianami organizacyjnymi lub technicznymi mającymi wpływ na sposób wykonywania przez nich czynności.

ADRESACI ZALECENIA: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

PROCENT REALIZACJI: **100%**

PKBWK 02/2023_3 Zarządca infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. dostosuje przepisy wewnętrzne do postanowień rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 11 stycznia 2021 r. w sprawie pracowników zatrudnionych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych (Dz. U. z 2021 r., poz. 101, z późn. zm.) w zakresie autoryzacji.

ADRESACI ZALECENIA: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

PROCENT REALIZACJI: **100%**

III. Zalecenia przekazane przez Prezesa UTK po analizie Raportu Nr PKBWK 03/2023

z postępowania w sprawie z postępowania w sprawie wypadku kolejowego zaistniałego 3 listopada 2022 r. o godz. 18:45 na przystanku osobowym Krzcięcice, w torze nr 2, w km 244,636 linii kolejowej nr 8 Warszawa Zachodnia – Kraków Główny

PKBWK 03/2023_1 Przewoźnicy wykonujący przewozy pasażerskie zapewnią drużynom pociągowym szkolenie przypominające w zakresie przestrzegania postanowień przepisów dotyczących miejsca zatrzymania czoła pociągu w wyznaczonym miejscu na stacji i na przystanku osobowym.

ADRESACI ZALECENIA: przewoźnicy wykonujący przewozy pasażerskie

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **75,5%**

PKBWK 03/2023_2 PKP PLK S.A. uzupełni w stacjach i przystankach osobowych wskaźniki W32 poprzedzające wskaźniki zatrzymania czoła pociągu W4 przy peronach dłuższych niż 100 m.

ADRESACI ZALECENIA: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

PROCENT REALIZACJI: **80%**

PKBWK 03/2023_3 Przewoźnicy wykonujący przewozy pasażerskie przeprowadzą akcję informacyjną wśród podróżnych o przeznaczeniu i możliwości korzystania w sytuacjach m.in. awaryjnych lub zagrożenia bezpieczeństwa z urządzeń interkomu będących na wyposażeniu pociągów pasażerskich. Obecnie opis ich przeznaczenia i sposób obsługi jest mało czytelny i niezrozumiały dla podróżnych.

ADRESACI ZALECENIA: przewoźnicy wykonujący przewozy pasażerskie
ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **78%**

PKBWK 03/2022_4 Przewoźnicy wykonujący przewozy pasażerskie wprowadzą obowiązek sprawdzania przez drużynę pociągową łączności wewnętrznej poprzez interkom podczas przyjęcia pociągu na stacji początkowej oraz właściwą reakcję na dokonane wywołanie.

ADRESACI ZALECENIA: przewoźnicy wykonujący przewozy pasażerskie
ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **79%**

PKBWK 03/2023_5 Przewoźnicy wykonujący przewozy pasażerskie, w tematyce pouczeń ujmą zagadnienie dotyczące wymiany informacji na pokładzie pociągu za pomocą dostępnych środków technicznych, pomiędzy podróżnym, drużyną konduktorską i maszynistą, w sytuacjach zagrożenia bezpieczeństwa podróżnych i pociągu.

ADRESACI ZALECENIA: przewoźnicy wykonujący przewozy pasażerskie
ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **68 %**

PKBWK 03/2023_6 PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Kielcach usunie nieprawidłowości wskazane w pkt V.3 Raportu, tj.:

1. Na przejeździe kolejowym kat. A o długości 33 m przecinającym dwie linie kolejowe: nr 8 (dwutorowa) w km 244,630 i nr 65 (jednotorowa) km 311,347; zabudowane są dwa punkty świetlne, co jest niezgodne z § 88 Rozporządzenia 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), który stanowi: „Liczbę punktów świetlnych ustala się w zależności od długości i szerokości przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia, uwzględniając wartości natężenia oświetlenia i równomierności oświetlenia zgodnie z normą PN-EN 12464-2 Światło i oświetlenie”.
2. Zbędne linie bezwzględnego zatrzymania P12 na przejeździe kat. A w km 244,630.
3. Wygrozdzenie przejazdu kat. A km 244,630 niezgodne z Rozporządzeniem 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), które stanowi: Odcinki pomiędzy torem a rogatkami odgradza się poręczami utrudniającymi dostęp do toru z ominięciem rogatek, jeżeli usytuowanie rogatek na to pozwala. Końce poręczy znajdujące się najbliżej toru umieszcza się w odległości 3 m od skrajnej szyny.
4. Na Peronie 2 wykonanym z płyt chodnikowych występują nierówności stanowiące trudność podczas wsiadania i wysiadania podróżnych.

ADRESACI ZALECENIA: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
PROCENT REALIZACJI: **100%**

IV. Zalecenia przekazane przez Prezesa UTK po analizie Raportu Nr PKBWK 04/2023 z postępowania w sprawie wypadku kolejowego zaistniałego 12 grudnia 2022 r. o godz. 02:35 na szlaku Koziegłowy – Poznań Piątkowo, w torze nr 2, km 11,788 linii kolejowej nr 395 Zieliniec – Kiekrz, przejazd kolejowo-drogowy kategorii C

PKBWK 04/2023_1 Autoryzowani zarządcy infrastruktury podejmą ukierunkowane działania dla grup pracowników (obsługa, naprawa konserwacja), mające na celu przypomnienie jednakowo brzmiących zasad postępowania w przypadku niedziałania urządzeń zabezpieczania ruchu na przejazdach kolejowo-drogowych.

ADRESACI ZALECENIA: autoryzowani zarządcy infrastruktury
ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **72%**

PKBWK 04/2023_2 Autoryzowani zarządcy infrastruktury, w przypadku wystąpienia usterki urządzeń samoczynnego systemu przejazdowego, które powodują wyświetlenie na tarczy TOP sygnału Osp-1 dla jednego toru danego przejazdu, spowodują wyświetlenie sygnału Osp-1 dla wszystkich torów w obrębie tego przejazdu.

ADRESACI ZALECENIA: autoryzowani zarządcy infrastruktury
ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **66%**

PKBWK 04/2023_3 W przypadku niedziałania samoczynnego systemu przejazdowego z powodu usterki jego elementów, zarządca infrastruktury PKP PLK S.A. po wyłączeniu sygnalizacji na sygnalizatorach drogowych przez personel obsługi, zabroni ponownego załączania samoczynnego systemu przejazdowego z poziomu urządzenia zdalnej kontroli przez personel obsługi.

ADRESACI ZALECENIA: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **10%**

PKBWK 04/2023_4 Zarządca infrastruktury PKP PLK S.A. przeprowadzi kontrolę oraz wzmocni nadzór nad prawidłowością i kompletnością zapisów w ksiązkach E1758.

ADRESACI ZALECENIA: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **10%**

PKBWK 04/2023_5 Przewoźnik PKP CARGO S.A. wzmocni nadzór nad prowadzeniem dokumentacji utrzymaniowej pojazdów kolejowych, zwłaszcza jej zgodności ze stanem faktycznym na pojeździe.

ADRESACI ZALECENIA: PKP CARGO S.A.
PROCENT REALIZACJI: **100%**

PKBWK 04/2023_6 Zarządca infrastruktury PKP PLK S.A. podejmie skuteczne działania w zakresie synchronizacji czasu w wykorzystywanych systemach elektronicznych rejestrujących czas.

ADRESACI ZALECENIA: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
PROCENT REALIZACJI: **50%**

PKBWK 04/2023_7 Autoryzowani zarządcy infrastruktury, ujmą w rejestrze zagrożeń zagrożenia związane z dokonaniem zabudowy obiektów w obrębie trójkątów widoczności. Na etapie projektowania zabudowy w pobliżu przejazdów kolejowo-drogowych każdorazowo będą przeprowadzać analizę ryzyka z uwzględnieniem warunków miejscowych dla danego przejazdu kolejowo-drogowego.

ADRESACI ZALECENIA: autoryzowani zarządcy infrastruktury
ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **89%**

PKBWK 04/2023_8 Użytkownicy bocznic kolejowych, operatorzy kolei wąskotorowych oraz zarządcy infrastruktury zwolnieni z obowiązku uzyskania autoryzacji bezpieczeństwa, uprawnieni do prowadzenia działalności na podstawie świadectwa bezpieczeństwa, przeprowadzą kontrolę w zakresie warunków zabudowy obiektów w obrębie trójkątów widoczności z uwzględnieniem między innymi postanowień załącznika nr 3 część B ust. 14 i 15 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie (Dz. U. 2015 poz. 1744 z późn. zm.).

ADRESACI ZALECENIA: użytkownicy bocznic kolejowych, operatorzy kolei wąskotorowych, zarządcy infrastruktury zwolnieni z obowiązku uzyskania autoryzacji bezpieczeństwa

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: 73%

V. Zalecenia przekazane przez Prezesa UTK po analizie Raportu Nr KBWK 05/2023 z postępowania w sprawie wypadku kolejowego zaistniałego 20 lutego 2023 r. o godz. 18:11 na szlaku Chałupki – Krzyżanowice, w torze nr 2, przejazd kolejowy kategorii B w km 47,973 linii kolejowej nr 151 Kędzierzyn-Koźle – Chałupki

PKBWK 05/2023_1 Autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej, użytkownicy bocznic kolejowych, operatorzy kolei wąskotorowych oraz zarządcy infrastruktury zwolnieni z obowiązku uzyskania autoryzacji bezpieczeństwa, uprawnieni do prowadzenia działalności na podstawie świadectwa bezpieczeństwa przeprowadzą kontrolę przejazdów kolejowych pod względem lokalizacji przejść dla pieszych w ich bezpośrednim sąsiedztwie. W przypadku ujawnienia takich przejść, wspólnie z zarządcą drogi podejmą natychmiastowe działania celem przeniesienia przejścia dla pieszych poza strefę niebezpieczną przejazdu.

ADRESACI ZALECENIA: autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej, użytkownicy bocznic kolejowych, operatorzy kolei wąskotorowych oraz zarządcy infrastruktury zwolnieni z obowiązku uzyskania autoryzacji bezpieczeństwa, uprawnieni do prowadzenia działalności na podstawie świadectwa bezpieczeństwa przeprowadzą kontrolę przejazdów kolejowych pod względem lokalizacji przejść dla pieszych w ich bezpośrednim sąsiedztwie

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: 74 %

PKBWK 05/2023_2 Autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej, użytkownicy bocznic kolejowych oraz zarządcy infrastruktury zwolnieni z obowiązku uzyskania autoryzacji bezpieczeństwa uprawnieni do prowadzenia działalności na podstawie świadectwa bezpieczeństwa zrealizują zalecenie nr 2) pkt 4.2 wydane przez Komisję w Raporcie Rocznym PKBWK za rok 2018, tj.:

„Zarządcy infrastruktury wyeliminują rogatki wyjazdowe dla samoczynnych systemów przejazdowych na przejazdach kategorii B, w odniesieniu do rozwiązań z czterema półrogatkami. 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)”.

W uzupełnieniu zalecenia z 2018 r. należy dążyć do separacji pasów ruchu na drodze jednojezdniowej poprzez zabudowę separatorów.

ADRESACI ZALECENIA: autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej, użytkownicy bocznic kolejowych oraz zarządcy infrastruktury zwolnieni z obowiązku uzyskania autoryzacji bezpieczeństwa uprawnieni do prowadzenia działalności na podstawie świadectwa bezpieczeństwa

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: 91%

PKBWK 05/2023_3 PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Tarnowskich Górach dokona:

- zmiany usytuowania kamer na przejeździe kolejowym w celu umożliwienia obserwacji terenu całego przejazdu włącznie z sygnalizatorami drogowymi,

- zmiany w działaniu sygnalizatora akustycznego, który w chwili obecnej generuje sygnały dźwiękowe w stanie ostrzegania systemu po zajęciu przez tabor czujnika wyłączającego (zgodnie z Dokumentacją Techniczno-Ruchową DTR systemu).

ADRESACI ZALECENIA: PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Tarnowskich Górach

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **100%**

VI. Zalecenia przekazane przez Prezesa UTK po analizie Raportu Rocznoego za rok 2022

Raport Roczny za 2022_1 PKP Polskie Linie Kolejowej S.A. i pozostali autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej oraz zarządcy infrastruktury zwolnieni z obowiązku uzyskania autoryzacji bezpieczeństwa, uprawnieni do prowadzenia działalności na podstawie świadectwa bezpieczeństwa, na podstawie dokonanej analizy odcinków linii kolejowych, na których występują przypadki wtargnięcia zwierzyny leśnej na tor bezpośrednio przed nadjeżdżającym pociągiem, podejmą działania, szczególnie w obrębie obszarów leśnych, mające na celu odstraszanie lub zatrzymanie przed wygrozdzeniem zwierzyny leśnej przed najechaniem ich przez pojazdy trakcyjne.

ADRESACI ZALECENIA: autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej oraz zarządcy infrastruktury zwolnieni z obowiązku uzyskania autoryzacji bezpieczeństwa, uprawnieni do prowadzenia działalności na podstawie świadectwa bezpieczeństwa

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **91%**

Raport Roczny za 2022_2 Zarządcy infrastruktury, przewoźnicy kolejowi, użytkownicy bocznic kolejowych, operatorzy kolei wąskotorowych oraz podmioty zwolnione z obowiązku uzyskania certyfikatu lub autoryzacji bezpieczeństwa, a uprawnione do prowadzenia działalności na podstawie świadectwa bezpieczeństwa, zapewnią cykliczne szkolenia dla członków komisji kolejowych z zagadnień związanych z prowadzeniem postępowań wyjaśniających okoliczności zaistnienia zdarzeń kolejowych.

ADRESACI ZALECENIA: zarządcy infrastruktury, przewoźnicy kolejowi, użytkownicy bocznic kolejowych, operatorzy kolei wąskotorowych oraz podmioty zwolnione z obowiązku uzyskania certyfikatu lub autoryzacji bezpieczeństwa, a uprawnione do prowadzenia działalności na podstawie świadectwa bezpieczeństwa

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **64%**

Raport Roczny za 2022_3 PKP Polskie Linie Kolejowej S.A. i pozostali autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej oraz zarządcy infrastruktury zwolnieni z obowiązku uzyskania autoryzacji bezpieczeństwa, uprawnieni do prowadzenia działalności na podstawie świadectwa bezpieczeństwa, dokonają weryfikacji obowiązujących regulacji dotyczących fazy przywracającej ruch po automatycznym nadaniu sygnału alarmowego (Radio-stop). W szczególności: opracują i wdrożą jednolitą formę wydawanego nakazu przywracającego ruch, kierowanego do drużyn trakcyjnych (przewoźników kolejowych) przez organizującego ruch pociągów na tym obszarze w zasięgu nadanego Alarmu. Ponadto przeanalizują zasadność przydatności obecnej lokalizacji ustawienia wskaźnika W28.

ADRESACI ZALECENIA: autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej oraz zarządcy infrastruktury zwolnieni z obowiązku uzyskania autoryzacji bezpieczeństwa, uprawnieni do prowadzenia działalności na podstawie świadectwa bezpieczeństwa

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **86%**

Raport Roczny za 2022_4 Przewoźnicy kolejowi, zarządcy infrastruktury posiadający pojazdy kolejowe z napędem, użytkownicy bocznic kolejowych, operatorzy kolei wąskotorowych oraz podmioty zwolnione z obowiązku uzyskania certyfikatu lub autoryzacji bezpieczeństwa, uprawnione do prowadzenia działalności na podstawie świadectwa bezpieczeństwa uregulują (w instrukcjach/przepisach wewnętrznych) oraz wdrożą zakaz kontaktowania się z maszynistą przez telefon komórkowy podczas prowadzenia pojazdu kolejowego z wyjątkiem sytuacji awaryjnych (np. braku łączności), w których zachodzi konieczność poinformowania prowadzącego o sytuacjach zagrażających bezpieczeństwu ruchu kolejowego.

ADRESACI ZALECENIA: przewoźnicy kolejowi, zarządcy infrastruktury posiadający pojazdy kolejowe z napędem, użytkownicy bocznic kolejowych, operatorzy kolei wąskotorowych oraz podmioty zwolnione z obowiązku uzyskania certyfikatu lub autoryzacji bezpieczeństwa, uprawnione do prowadzenia działalności na podstawie świadectwa bezpieczeństwa

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: 83%

Raport Roczny za 2022_5 PKP Polskie Linie Kolejowej S.A. i pozostali autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej oraz zarządcy infrastruktury zwolnieni z obowiązku uzyskania autoryzacji bezpieczeństwa, uprawnieni do prowadzenia działalności na podstawie świadectwa bezpieczeństwa, dokonają analizy odcinków linii kolejowych, na których wystąpiły przypadki potrącenia osób, wchodzących na tory w miejscach do tego nieprzystosowanych, bezpośrednio przed nadjeżdżającym pociągiem i podejmą stosowne działania zmierzające do zmniejszenia ich liczby (m.in. poprzez zalegalizowanie przejścia z odpowiednim oznaczeniem, patrole SOK, wygradzenia, system monitoringu (kamery)). Komisje kolejowe, prowadząc postępowania po zdarzeniach kat. B34, będą dokonywać analogicznych analiz dla określonej lokalizacji oraz będą uwzględniać we wnioskach ww. działania zapobiegawcze.

ADRESACI ZALECENIA: autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej oraz zarządcy infrastruktury zwolnieni z obowiązku uzyskania autoryzacji bezpieczeństwa, uprawnieni do prowadzenia działalności na podstawie świadectwa bezpieczeństwa

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: 87%

ZAŁĄCZNIK „B”

Informacje na temat realizacji zaleceń PKBWK wydanych w 2023 r. skierowanych do innych zainteresowanych podmiotów (art. 28l ust. 8 ustawy o transporcie kolejowym)

Zalecenia Nr 6, 7, 8 i 9 z Raportu Nr PKBWK 01/2023 z postępowania w sprawie incydentu kolejowego zaistniałego w dniu 16 października 2019 r. o godz.13:51 na stacji Leszczyny, w km 31,738 linii kolejowej nr 140 Katowice Ligota – Nędza – skierowane do Zakładów Automatyki Kombud S.A. zostały zrealizowane w 100%. Stan realizacji został ujęty w Załączniku „A”.

Zalecenia zawarte w Raporcie Nr PKBWK 05/2023 z postępowania w sprawie wypadku kolejowego zaistniałego 20 lutego 2023 r. o godz. 18:11 na szlaku Chałupki – Krzyżanowice, w torze nr 2, przejazd kolejowy kategorii B w km 47,973 linii kolejowej nr 151 Kędzierzyn-Koźle – Chałupki

PKBWK 05/2023_zalecenie_1 Minister właściwy ds. transportu określi w przepisach wykonawczych do Prawa budowlanego m.in. warunki usytuowania przejść dla pieszych w rejonie przejazdów kolejowych.

ADRESAT ZALECENIA: Minister właściwy ds. transportu

PKBWK 05/2023_zalecenie_2 Minister właściwy ds. transportu podejmie działania celem wprowadzenia zmian w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Rozwoju w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie w zakresie włączania się świateł na wszystkich drogach rogatkowych równocześnie z rozpoczęciem nadawania sygnałów na sygnalizatorach drogowych.

ADRESAT ZALECENIA: Minister właściwy ds. transportu

Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych przekazała pismem PKBWK.590.5.18.2023 z dnia 29 grudnia 2023 roku Raport PKBWK 05/2023 do Ministra Infrastruktury wraz z informacją o wyżej wymienionych zaleceniach zawartych w pkt. VI.1) i VI.2) (str. 40).

Zalecenia wynikające z przeprowadzonego postępowania w sprawie zaistniałego wypadku należą do właściwości ministra właściwego ds. transportu.

ZAŁĄCZNIK „C”

Struktura zdarzeń w 2023 r. w stosunku do 2022 r. z podziałem na kategorie.

| Kategoria zdarzenia (oznaczenie literowe) | Opis kategorii zdarzenia Kwalifikacja przyczyny bezpośredniej | Kategoria (oznaczenie cyfrowe) | Razem 2022 | Razem 2023 |
|---|--|--------------------------------|------------|------------|
| A | | | - | - |
| POWAŻNE WYPADKI SUMA | | | | |
| B | Inne niż poniżej wymienione przyczyny lub nałożenie się kilku przyczyn jednocześnie, tworząc równoważne przyczyny | 00 | 26 | 19 |
| | Wyprawienie pojazdu kolejowego na tor zajęty, zamknięty albo przeciwny do zasadniczego lub w kierunku niewłaściwym | 01 | 0 | 1 |
| | Przyjęcie pojazdu kolejowego na stację na tor zamknięty lub zajęty | 02 | 0 | 0 |
| | Wyprawienie, przyjęcie lub jazda pojazdu kolejowego po niewłaściwie ułożonej niezabezpieczonej drodze przebiegu albo niewłaściwa obsługa urządzeń sterowania ruchem kolejowym | 03 | 33 | 41 |
| | Niezatrzymanie się pojazdu kolejowego przed sygnałem „Stój” lub w miejscu, w którym powinien się zatrzymać, albo uruchomienie pojazdu kolejowego bez wymaganego zezwolenia | 04 | 34 | 36 |
| | Nie zachowanie ostrożności po minięciu przez pojazd kolejowy samoczynnego semafora odstępowego wskazującego sygnał „Stój” lub sygnał wątpliwy po uprzednim zatrzymaniu się | 05 | 0 | 0 |
| | Przekroczenie największej dozwolonej prędkości jazdy | 06 | 0 | 1 |
| | Wykonanie manewru stwarzającego zagrożenie bezpieczeństwa ruchu pociągów | 07 | 3 | 5 |
| | Zbiegnięcie pojazdu kolejowego | 08 | 14 | 12 |
| | 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 | 09 | 44 | 50 |
| | 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) | 10 | 8 | 6 |
| | Uszkodzenie lub zły stan techniczny wagonu (w tym także najechanie na część konstrukcyjną wagonu) | 11 | 15 | 15 |
| | Uszkodzenie lub nieprawidłowe zadziałanie urządzeń sterowania ruchem kolejowym | 12 | 3 | 3 |
| | Najechanie pojazdu kolejowego na pojazd kolejowy lub inną przeszkodę (np. płoź hamulcową, wózek bagażowy, pocztowy) | 13 | 45 | 34 |
| | Zamach zbrodniczy | 14 | 0 | 0 |
| | Przedwczesne rozwiązanie drogi przebiegu lub uchylenie zamknięcia i przełożenie zwrotnicy pod pojazdem kolejowym | 15 | 13 | 12 |
| | Niewłaściwe zestawienie pociągu lub składu manewrowego | 16 | 2 | 4 |
| | Niewłaściwe załadowanie, rozładowanie, nieprawidłowości w zabezpieczeniu ładunku lub inne nieprawidłowości w czynnościach ładunkowych albo niewłaściwe zestawienie pociągu lub składu manewrowego | 17 | 10 | 24 |
| | Najechanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszyną drogową, maszyną rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym z rogatkami (kat. A wg metryki przejazdowej) | 18 | 6 | 5 |
| | Najechanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszyną drogową, maszyną rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym wyposażonym w samoczynny system przejazdu z sygnalizacją świetlną i rogatkami (kat. B) | 19 | 15 | 11 |
| | Najechanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszyną drogową, maszyną rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym wyposażonym w samoczynny system przejazdu z sygnalizacją świetlną i bez rogatki (kat. C) | 20 | 42 | 30 |
| | Najechanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszyną drogową, maszyną rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym niewyposażonym w system przejazdu (kat. D) | 21 | 106 | 131 |
| | Najechanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszyną drogową, maszyną rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym użytku prywatnego (kat. F) | 22 | 2 | 2 |
| | Najechanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszyną drogową, maszyną rolniczą) lub odwrotnie poza przejazdami kolejowo-drogowymi na stacjach i szlakach lub na torze komunikacyjno-dojazdowym do bocznicy | 23 | 11 | 13 |
| | Pożar w pociągu, składzie manewrowym lub w pojeździe kolejowym | 24 | 8 | 3 |
| | 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 |
| | Kłęski 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 |
| | Złośliwe, 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 | 5 | 5 |
| | Najechanie pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu strzeżonym | 31 | 6 | 6 |
| | Najechanie pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory na przejeździe kolejowo-drogowym z samoczynnym systemem przejazdowym (kat. B, C) | 32 | 5 | 6 |
| | Najechanie pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory na pozostałych przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach | 33 | 10 | 13 |
| | Najechanie pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory poza przejazdami kolejowo-drogowymi lub przejściami na stacjach i szlakach | 34 | 175 | 167 |
| | Zdarzenia z osobami związane z ruchem pojazdu kolejowego (wskakiwanie, wypadnięcie z pociągu, pojazdu kolejowego, silny dojazd lub gwałtowne hamowanie pojazdu kolejowego) | 35 | 9 | 18 |
| | Zignorowanie przez prowadzącego pojazd drogowy sygnałów zabraniających wjazdu na przejazd kolejowo-drogowy i uszkodzenie rogatki lub sygnalizatorów drogowych | 36 | 0 | 0 |
| | Rozerwanie 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 |

Raport Roczny za rok 2023

| | | | | |
|---|---|----|-------------|-------------|
| | Wjazd pojazdu kolejowego korzystającego z zasilania w energię trakcyjną z sieci trakcyjnej na niezajęty tor niezelektryfikowany | 39 | 0 | 2 |
| | 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 | - | 1 | 2 |
| | WYPADKI SUMA | | 651 | 677 |
| C | Wyprawienie pojazdu kolejowego na tor zajęty, zamknięty albo przeciwny do zasadniczego lub w kierunku niewłaściwym | 41 | 2 | 0 |
| | Przyjęcie pojazdu kolejowego na stację na tor zamknięty lub zajęty | 42 | 1 | 2 |
| | Wyprawienie, przyjęcie lub jazda pojazdu kolejowego po niewłaściwie ułożonej, niezabezpieczonej drodze przebiegu albo niewłaściwa obsługa lub brak obsługi urządzeń sterowania ruchem kolejowym | 43 | 85 | 76 |
| | Niezatrzymanie się pojazdu kolejowego przed sygnałem „Stój” lub w miejscu, w którym powinien się zatrzymać, albo uruchomienie pojazdu kolejowego bez wymaganego zezwolenia | 44 | 118 | 129 |
| | Przekroczenie największej dozwolonej prędkości jazdy | 45 | 25 | 11 |
| | Wykonanie manewru stwarzającego zagrożenie bezpieczeństwa ruchu pociągów | 46 | 3 | 1 |
| | Zbiegnięcie pojazdu kolejowego | 47 | 9 | 5 |
| | Przedwczesne rozwiązanie drogi przebiegu lub uchylenie zamknięcia i przełożenie zwrotnicy pod pojazdem kolejowym | 48 | 4 | 2 |
| | Niewłaściwe zestawienie pociągu | 49 | 1 | 0 |
| | Niewłaściwe załadowanie, rozładowanie, nieprawidłowości w zabezpieczeniu ładunku lub inne nieprawidłowości w czynnościach ładunkowych | 50 | 23 | 24 |
| | 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 | 51 | 29 | 58 |
| | Nieprawidłowe zadziaływanie urządzeń sterowania ruchem kolejowym powodujące: - nieosłonięcie sygnałem „Stój” odstępu blokady liniowej, zajętego przez pojazd 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 | 4 | 3 |
| | 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) | 53 | 33 | 31 |
| | 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 maźnice, gorący hamulec skutkujący przesuniętą obręczą), a także innych usterek w pojazdach kolejowych będących w ruchu zauważonych przez personel obsługi | 54 | 199 | 177 |
| | Pożar w pociągu lub w pojeździe kolejowym niepowodujący negatywnych skutków dla mienia lub środowiska, bez uszkodzonych | 55 | 24 | 27 |
| | Pożar obiektu budowlanego i roślinności w bezpośrednim sąsiedztwie torów kolejowych, po których odbywa się normalny ruch kolejowy | 57 | 3 | 2 |
| | 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 | 0 | 4 |
| | Najeżdżenie pojazdu kolejowego na przeszkodę (np. płożę hamulcową, wózek bagażowy, pocztowy itp.) bez wykolejenia lub uszkodzenia | 60 | 35 | 60 |
| | Zamach zbrodniczy | 61 | 1 | 0 |
| | Kłęski żywiołowe (np. powódź, zaspas śnieżne, zatory lodowe, huragany, osunięcia się ziemi) | 62 | 33 | 13 |
| | Katastrofy budowlane w bezpośrednim sąsiedztwie torów kolejowych, po których odbywa się normalny ruch pociągów | 63 | 0 | 0 |
| | 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, łączności, sterowania ruchem kolejowym lub nawierzchni oraz ingerencja w te urządzenia), bez uszkodzonych lub negatywnych konsekwencji dla mienia lub środowiska, stanowiące zagrożenie dla pasażerów lub pracowników pociągu | 64 | 607 | 721 |
| | 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), bez uszkodzonych lub negatywnych konsekwencji dla mienia lub środowiska | 65 | 30 | 81 |
| | 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 | 66 | 87 | 82 |
| | Nieprawidłowe działanie urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego lub pojazdów kolejowych spowodowane kradzieżą | 67 | 1 | 0 |
| | Rozerwanie się pociągu lub składu manewrowego, które nie spowodowało zbiegnięcia wagonów | 68 | 246 | 215 |
| Inne niż powyżej wymienione przyczyny lub nałożenie się kilku przyczyn jednocześnie, tworząc równoważne przyczyny | 69 | 40 | 28 | |
| | INCYDENTY SUMA | | 1643 | 1752 |
| | ŁĄCZNIE ZDARZENIA | | 2294 | 2429 |