



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW KOLEJOWYCH
Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji

RAPORT TYMCZASOWY
Nr PKBWK 01/T1/2024

z postępowania w sprawie zdarzenia kolejowego
zaistniałego dnia 12.04.2022 r. o godz. 9:22 na stacji Poznań Główny
w rozjeździe nr 140 zabudowanym w torze nr 51, w km -0,184 linii kolejowej nr 351
Poznań Główny - Szczecin Główny,
na obszarze zarządcy infrastruktury PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Poznaniu

WARSZAWA, dnia 20 marca 2024 r.

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

Zgodnie z postanowieniem art. 28f ust. 3 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym,
postępowanie prowadzone przez Komisję nie rozstrzyga o winie lub odpowiedzialności

1. Uwagi wstępne

Raport tymczasowy sporządzany jest na podstawie Art. 281 ust. 5a Ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (t.j. Dz.U. z 2023 r. poz. 1786 z późn. zm.) jak stanowi treść:

„Jeżeli nie jest możliwe ogłoszenie Raportu z postępowania w terminie 12 miesięcy od dnia zdarzenia, Komisja ogłasza tymczasowe raporty z postępowania najpóźniej w każdą kolejną rocznicę zaistnienia zdarzenia, aż do dnia ogłoszenia raportu z postępowania”.

2. Krótki opis zdarzenia

Zdarzenie miało miejsce na stacji Poznań Główny.

Pociąg THE 575001 przewoźnika PKP CARGO S.A. relacji Bydgoszcz Wschód Towarowa - Poznań Główny składający się z czynnej lokomotywy EU07-1529 sprzęgniętej z innym pojazdem kolejowym (lokomotywa SM42-1290), a jadący z kierunku stacji Poznań Wschód do stacji Poznań Główny został przyjęty na tor stacyjny nr 51a o godz. 9:21 na sygnał zezwalający na semaforze wjazdowym B^{1/2/4} do semafora drogowskazowego G2^{1/2/m}. Następnie kontynuował jazdę na tor 51 i dalej na tor 51b na podstawie nadanego sygnału zezwalającego S13 „jazda z prędkością nieprzekraczającą 40km/h, a przy następnym semaforze „Stój” na semaforze drogowskazowym G2^{1/2/m}. Sygnał ten obowiązywał na drodze jazdy po torze nr 51 i 51b do semafora M51 ustawionym przy torze nr 51b, który kończył zabezpieczoną i utwierdzoną drogę jazdy dla przebiegu pociągowego G2²_{51b} (od semafora drogowskazowym G2^{1/2/m} do semafora wyjazdowego M51^{1/2/4/m}). W trakcie jazdy pociągu z prędkością ok. 32 km/h po utwierdzonej drodze jazdy torem nr 51 w drodze przebiegu G2²_{51b}, dyżurny ruchu wprowadził polecenie nastawcze specjalne do systemu srk ZW (*doraźne zwolnienie części przebiegu od zwrotnicy rozjazdu nr 140 kierującej na tor 51b do semafora M51^{1/2/4/m}*) dla rozwiązania drogi przebiegu do semafora M51^{1/2/4/m}. Następnie dyżurny ruchu, wydał polecenie nastawienia przebiegu manewrowego od tarczy manewrowej Tm60 do semafora M55. W wyniku wydanego polecenia, mimo kontynuacji jazdy pociągu THE 575001 z prędkości ok. 6 km/h nastąpiło przełożenie znajdującej się w drodze przebiegu zwrotnicy rozjazdu nr 140 w położenie minus (-) kierującej na rozjazd nr 141 znajdujący się w torze nr 55. W tym czasie pierwsza lokomotywa EU07-1529 przejeżdżała przez rozjazd nr 140 i doszło do podwójnej jazdy. Doprowadziło to do jej wykolejenia pierwszym wózkiem dwoma osiami i pierwszą osią drugiego wózka. Druga lokomotywa nie uległa wykolejeniu.

3. **Rodzaj zdarzenia:** wypadek.

4. **Data zdarzenia:** 12.04.2022 r., godzina 9:22.

5. Miejsce zdarzenia

Linia kolejowa nr 351 Poznań Główny – Szczecin Główny, rozjazd nr 140 w torze nr 51 stacji Poznań Główny km -0,184.

6. Skutki zdarzenia

Uszkodzony rozjazd nr 140 oraz lokomotywa nr EU07-1529. Tor stacyjny nr 51 na odcinku od Tm60 do zakresu rozjazdu nr 140 wyłączony z eksploatacji na czas naprawy.

7. Czynniki przyczynowe

Wprowadzenie do systemu polecenia nastawczego ułożenia drogi przebiegu manewrowego z toru nr 51 na tor 55, mimo jazdy pociągu THE 575001 torem 51 w kierunku toru 51b realizującego przebieg pociągowy G2²_{51b}, co doprowadziło do przełożenia zwrotnicy rozjazdu nr 140 w położenie minus (-), pod lokomotywą EU07-1529.

8. Etap postępowania

Postępowanie zostało przejęte od komisji kolejowej na jej pisemny wniosek, po upływie 14 miesięcy od daty zaistnienia zdarzenia. Zespół badawczy PKBWK wykorzystał materiały zgromadzone przez komisję kolejową i dokonał własnych oględzin miejsca zdarzenia.

Postępowanie jest na etapie doprecyzowania czynników przyczyniających się i zaleceń. Szczególnie dotyczących zagadnienia stosowania w systemach komputerowych srk polecenia specjalnego ZW (*doraźne zwolnienie części przebiegu*).

Biorąc pod uwagę charakter zdarzenia, jego powagę oraz mając na uwadze złożoność problemu i możliwość wystąpienia podobnych przypadków u Zarządców infrastruktury, dla ostatecznego wypracowania stanowiska Zespołu badawczego niezbędna jest dodatkowa analiza materiałów.

Ustalenia Zespołu badawczego, mogą ulec zmianie na dowolnym etapie tego postępowania, a niniejszy raport tymczasowy nie podlega wnoszeniu uwag.

9. Zidentyfikowane problemy bezpieczeństwa

Zidentyfikowane problemy bezpieczeństwa skupiają się obecnie na obszarach organizacji ruchu pociągów w stacji Poznań Główny, stosowania i wdrażania zasad prowadzenia ruchu pociągów zgodnie z przepisami, a także projektowaniu urządzeń srk.

PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW KOLEJOWYCH
PRZEWODNICZĄCY



.....
Tadeusz Ryś