



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW KOLEJOWYCH

MINISTERSTWO SPRAW WEWNĘTRZNYCH I ADMINISTRACJI

RAPORT ROCZNY ZA ROK 2022

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.....	3
1.1	Podstawy prawne funkcjonowania i zadania Komisji	3
1.2	Struktura organizacyjna Komisji	5
2.	Czynności i formy prowadzenia działalności przez Komisję i sprawowania nadzoru przez Przewodniczącego w 2022 r.....	7
3.	Zdarzenia w sprawie, których prowadzone były postępowania w okresie od 1 stycznia do 31 grudnia 2022 r.	10
3.1	Zdarzenia zgłoszone Komisji przez podmioty wskazane w art. 28g ustawy	10
3.2	Podział zdarzeń zgłoszonych Komisji przez podmioty wskazane w art. 28g ustawy	14
3.3	Zdarzenia w odniesieniu, do których Komisja rozpoczęła prowadzenie postępowań w 2022 r.....	16
3.3.1	Wypadek kolejowy zaistniały 14 stycznia 2022 r. o godz. 10:48 na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii C w stacji Kolbuszowa, w torze nr 1Wb, w km 46,925 linii kolejowej nr 71 Ocice – Rzeszów Główny	16
3.3.2	Wypadek kolejowy zaistniały 3 lutego 2022 r. o godz. 06:14 na szlaku Warlubie - Laskowice Pomorskie, w torze nr 2, na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii B, w km 437,386 linii kolejowej nr 131 Chorzów Batory – Tczew	18
3.3.3	Wypadek kolejowy zaistniały 20 czerwca 2022 r. o godz. 12:55 na posterunku odgałęźnym Regalica, w torze nr 2, w km 204,079 linii kolejowej nr 351 Poznań Główny POD - Szczecin Główny.....	20
4.	Analiza zdarzeń zgłoszonych do PKBWK w 2022 r.....	21
5.	Zalecenia w sprawie poprawy bezpieczeństwa wydane przez Komisję w raportach rocznych do 2022 r. na podstawie art. 28l ust. 6 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym	29
5.1	Zalecenia wydane w 2022 r., a opublikowane we wrześniu 2022 r. w Raporcie Rocznym PKBWK za rok 2021.....	29
5.2	Zalecenia wydane w 2023 r. przez Komisję w Raporcie Rocznym za rok 2022	32
6.	Realizacja zaleceń wydanych w 2022 r. przez PKBWK (według informacji Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego)	34
6.1	Analiza informacji dotyczących realizacji zaleceń.....	35
6.2	Podsumowanie z realizacji zaleceń Komisji (według informacji Prezesa UTK)	69
7.	Pozostałe aspekty związane z funkcjonowaniem Komisji w 2022 r.	70
8.	Podsumowanie.....	71
9.	Dane kontaktowe i teleadresowe PKBWK wg stanu na dzień 1 sierpnia 2023 r.....	76
	ZAŁĄCZNIK „A” do Raportu Roczego za rok 2022 Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych. Informacje na temat realizacji zaleceń PKBWK wydanych w 2022 r.....	77
	ZAŁĄCZNIK „B” do Raportu Roczego za rok 2022 Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych Informacje na temat realizacji zaleceń PKBWK wydanych w 2022 r. skierowanych do innych zainteresowanych podmiotów	86
	ZAŁĄCZNIK „C” do Raportu Roczego za rok 2022 Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych. Struktura zdarzeń w 2022 r. w stosunku do 2021 r. z podziałem na kategorie	88

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, o których mowa w art. 22 Dyrektywy i reprezentowana na zewnątrz przez Przewodniczącego. 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 2021 r. poz. 1984 z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o transporcie kolejowym” lub „ustawą”.

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

Z dniem wejścia w życie 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 nie będących prywatnymi), mającym oczywisty (negatywny) wpływ na regulację 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 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.

1.2 Struktura organizacyjna Komisji

Wg stanu na dzień 31 grudnia 2022 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. J. Ch. 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 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*, obowiązujący od 31 stycznia 2020 r., określający kierunki działania Komisji, strukturę organizacyjną i zobowiązania Urzędu Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji w zakresie obsługi Komisji.

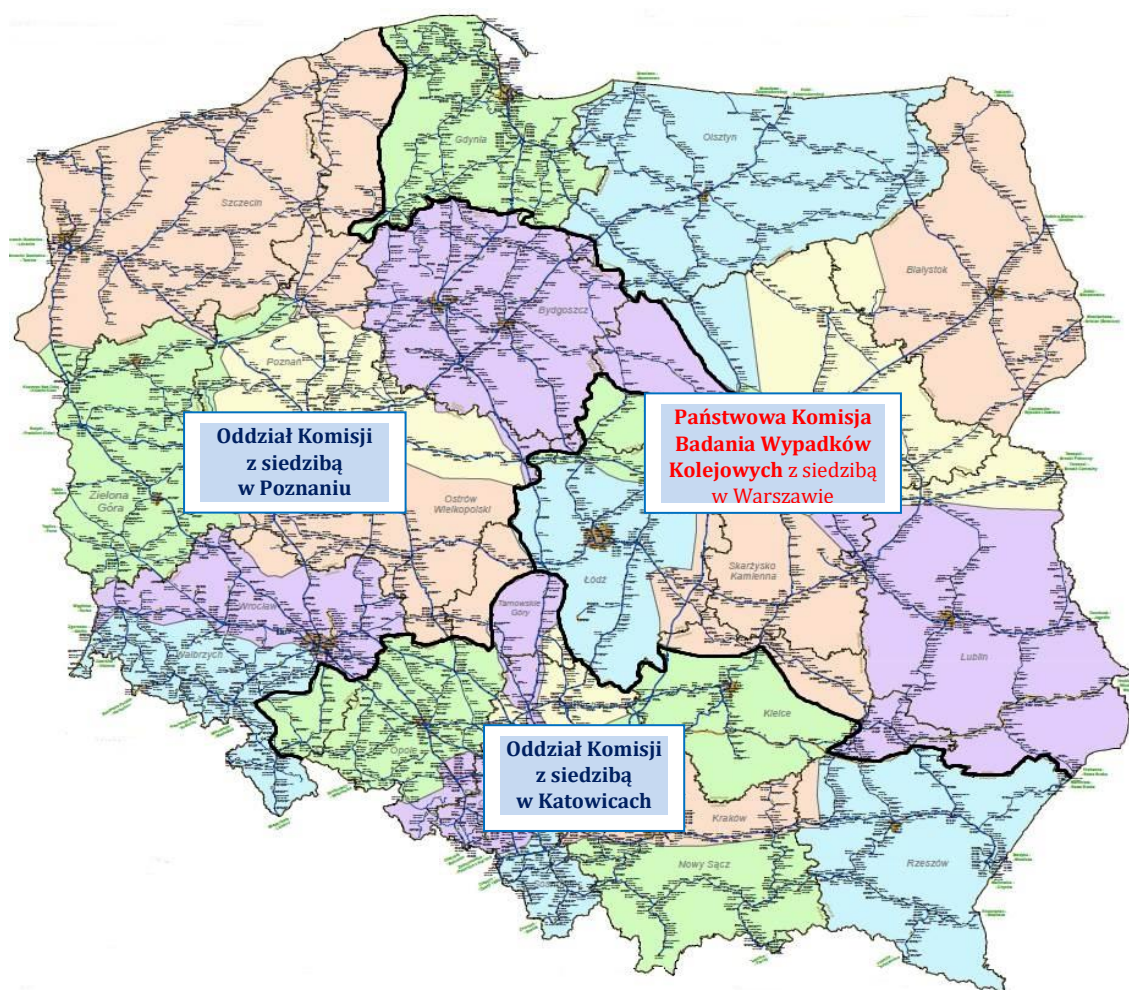
Zgodnie z postanowieniami § 5 ust. 1 Regulaminu Komisji, Przewodniczący koordynuje realizację zadań Komisji, zapewnia właściwą organizację pracy Komisji, jej sprawne działanie oraz reprezentuje Komisję na zewnątrz.

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 2022 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 Przewodniczącego w 2022 r.

W 2022 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 Przewodniczącego 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 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 wykonywał 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 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 2022 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 2022 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 14 stycznia 2022 r. o godz. 10:48 na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii C w stacji Kolbuszowa, w torze nr 1Wb, w km 46,925 linii kolejowej nr 71 Ocice – Rzeszów Główny;
- 2) wypadku kolejowego zaistniałego 3 lutego 2022 r. o godz. 06:14 na szlaku Warlubie - Laskowice Pomorskie, w torze nr 2, na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii B, w km 437,386 linii kolejowej nr 131 Chorzów Batory – Tczew;
- 3) wypadku kolejowego zaistniałego 20 czerwca 2022 r. o godz. 12:55 na posterunku odgałęźnym Regalica, w torze nr 2, w km 204,079 linii kolejowej nr 351 Poznań Główny POD - Szczecin Główny;
- 4) incydentu kategorii C57 zaistniałego w dniu 16 października 2019 r. o godz. 3:54 na stacji Leszczyny, na nastawni „Lsz” w km 31,738 linii kolejowej nr 140 Katowice Ligota – Nędza – kontynuacja postępowania podjętego w 2020 r.

Stan realizacji postępowań prowadzonych przez Komisję przedstawia się następująco:

- postępowania wymienione w pozycjach od 1 do 3 zostały zakończone przez Zespoły badawcze Komisji, a opracowane „Raporty” z postępowań zostały przyjęte uchwałami Komisji i opublikowane,
- postępowanie wymienione w pozycji 4, z uwagi na wniosek zarządcy infrastruktury z dnia 09 września 2020 r. oraz wagę i wpływ na bezpieczeństwo odnoszące się do systemu - jako całości, podjęte przez PKBWK decyzją Przewodniczącego Komisji nr PKBWK.7.2020 z dnia 01.10.2020 r. - było kontynuowane przez powołany Zespół badawczy Komisji.

W 2022 r. Komisja opracowała i opublikowała 3 raporty tymczasowe:

- **PKBWK 01/T1/2022** z postępowania w sprawie incydentu zaistniałego 5 lutego 2021 r. o godz. 09:40 na stacji Gogolin, w torze nr 6, w km 22,400 linii kolejowej nr 136;

- **PKBWK 02/T1/2022** z postępowania w sprawie incydentu kolejowego zaistniałego w dniu 16 października 2019 r. o godz. 13:54 na stacji Leszczyny, w km 31,738, linii kolejowej nr 140, Katowice Ligota – Nędza;
- **PKBWK 03/T1/2022** z postępowania w sprawie wypadku kolejowego zaistniałego 26 lutego 2021 r. o godz. 05:32 w stacji Grodzisko Dolne, w torze nr 2, w km 163,756 linii kolejowej nr 68 Lublin – Przeworsk.

Ponadto Komisja zakończyła postępowania: jedno podjęte w 2020 r. i pięć podjętych w sprawie zdarzeń zaistniałych w 2021 r. oraz sporządziła raporty, które zostały opublikowane na stronie internetowej.

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 BEU – Niemiec, 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 Niemiec - jako członek zespołu oceniającego.
10. Komisja monitorowała zgłaszane zdarzenia kolejowe oraz prowadziła „Ewidencję Zdarzeń Kolejowych (EwZd)”.
11. W 2022 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 kolejowej. Komisja udzieliła wiele wskazówek mających doprecyzowanie oględzin miejsca zdarzenia m.in. w zakresie: taboru niewykolejonego, przed i za wykolejonym taborem oraz infrastruktury.
12. 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 z dnia 3 czerwca 2016 roku zawarte pomiędzy Przewodniczącym Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych a Prezesem Urzędu Transportu Kolejowego w sprawie współpracy w zakresie bezpieczeństwa w transporcie kolejowym Rzeczypospolitej Polskiej. Celem zawartego porozumienia są wspólne działania stron na rzecz rozwoju i zapewnienia bezpieczeństwa w transporcie kolejowym oraz wymiana informacji i doświadczeń w zakresie pracy komisji kolejowych.

Powyższe Porozumienia dostępne są na stronie internetowej:

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

zakładka: Co robimy → Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych: → Akty prawne i dokumenty.

- W ramach wymiany doświadczeń i podniesienia, jakości systemu badania zdarzeń oraz podniesienia stanu bezpieczeństwa w transporcie kolejowym, Członkowie 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 2022 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, związane **z ruchem kolejowym** i mające wpływ na jego bezpieczeństwo. Doprecyzowanie kosztów tego zdarzenia jest w rozporządzeniu.

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

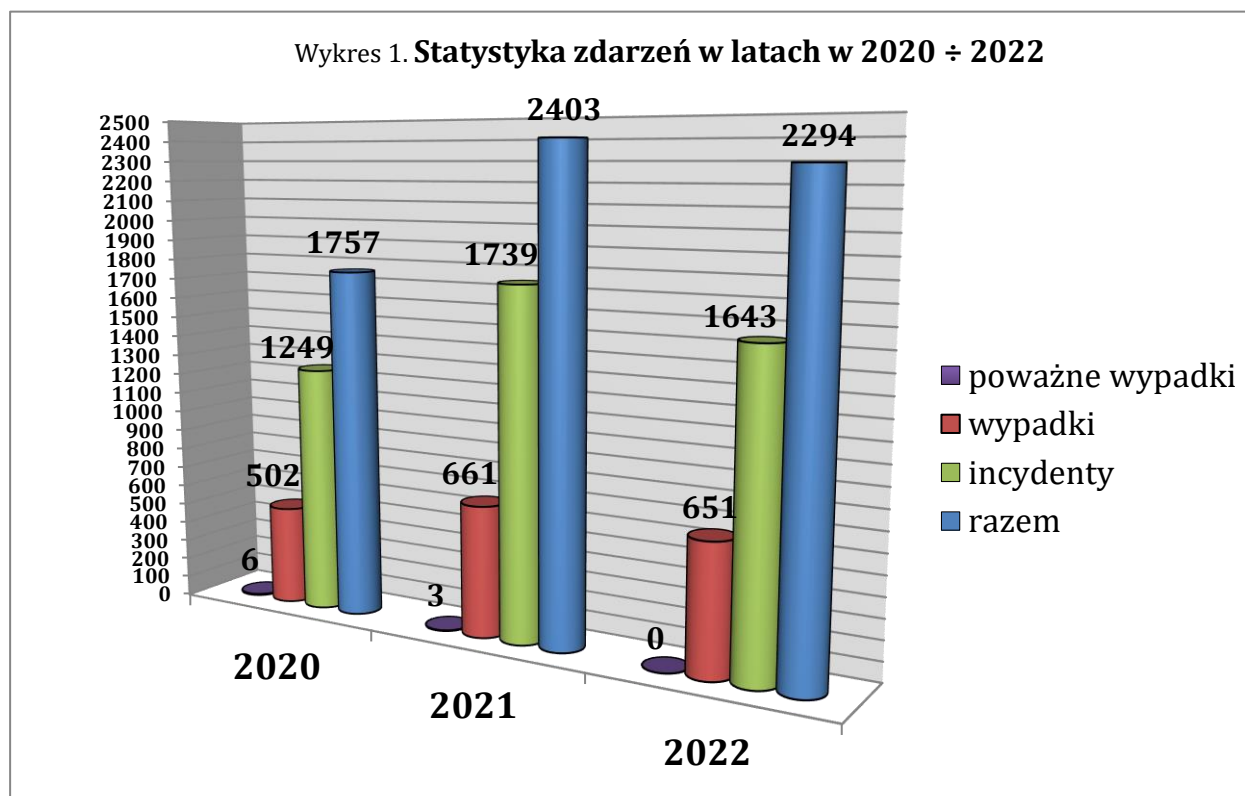
W okresie od 01 stycznia do 31 grudnia 2022 r. zostało zgłoszonych do Komisji i zarejestrowanych w systemie Ewidencji Zdarzeń Kolejowych (EwZd) ogółem 2294 zdarzeń kolejowych wg kwalifikacji przyczyny bezpośredniej wynikającej z rozporządzenia, z czego: 651 wypadków i 1643 incydentów.

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

Tabela 1. Zdarzenia zgłoszone Komisji w 2022 r. w stosunku do roku 2021.

Rodzaj zdarzenia (PW - poważny wypadek, W - wypadek, I - incydent)	2021	2022	Zmiana 2022/2021
PW (kat. A)	3	0	nie zanotowano w EwZd w 2022
W (kat. B)	661	651	-1,5%
I (kat. C)	1739	1643	-5,5%
Łączna liczba zdarzeń kolejowych	2403	2294	-4,5%

Poniższy wykres przedstawia zestawienie poważnych wypadków, wypadków i incydentów, zaistniałych w latach 2020, 2021 i 2022.



W tym w 2022 r. z bocznic kolejowych – łącznie do ewidencji (EwZd) prowadzonej w PKBWK, zostało zgłoszonych 168 zdarzeń kolejowych (w tym: 128 wypadków i 40 incydentów).

Tabela poniżej przedstawia liczbę poszkodowanych (zabitych, ciężko rannych i rannych) w zdarzeniach zaistniałych w 2022 r. w stosunku do roku 2021 (opracowane na podstawie dokumentów przekazanych przez obowiązane podmioty).

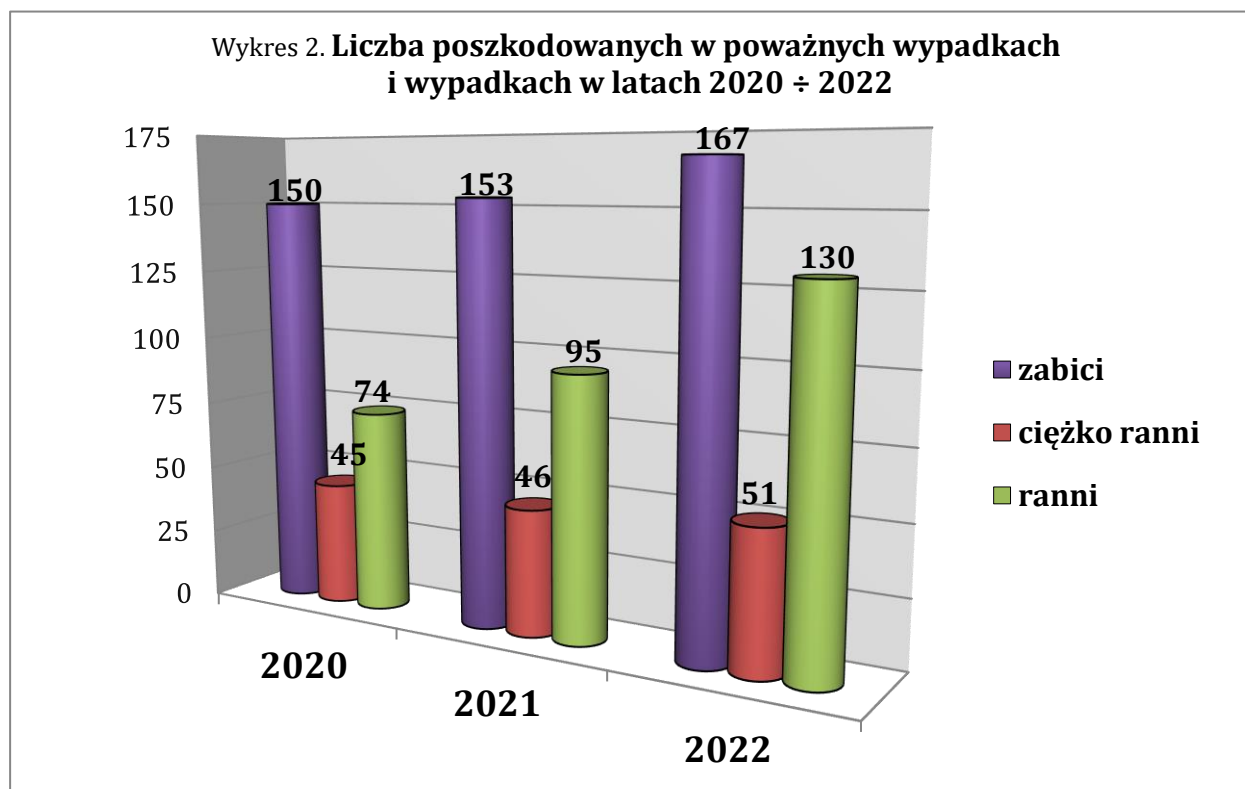
Tabela 2. Poszkodowani w zdarzeniach w 2022 r. w stosunku do roku 2021.

Poszkodowani ^{*)}	2021	2022	Zmiana 2022/2021
Zabici	153 ^{**)}	167 ^{**)}	+9,2%
Ciężko ranni	46 ^{**)}	51 ^{**)}	+10,9%
Ranni	95 ^{**)}	130 ^{**)}	+36,8%

^{*)} Poszkodowani: zabici, ciężko ranni i ranni (z uwzględnieniem bocznic kolejowych) wg informacji przekazanych na dzień sporządzenia Raportu (tj. do dnia 15 sierpnia 2023 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 2020, 2021 i 2022, sporządzony na podstawie *Raportów Komisji* oraz *Protokołów ustaleń końcowych* opracowanych przez komisje kolejowe i przekazanych do PKBWK.

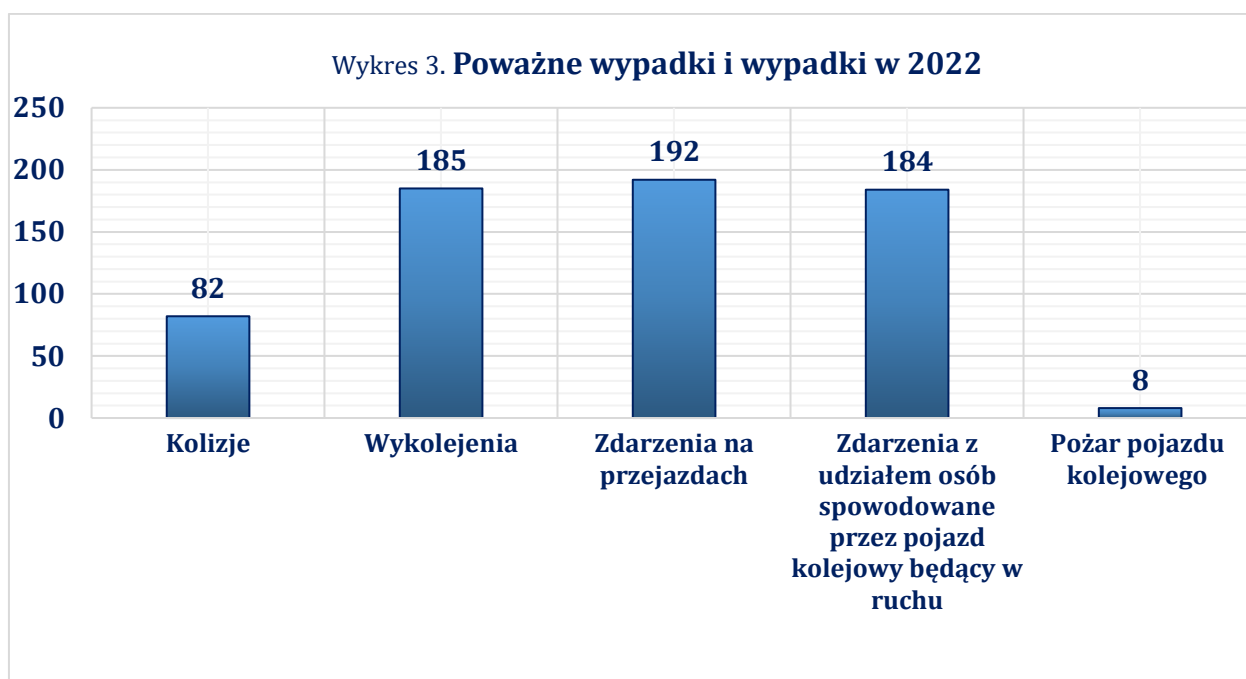


3.2 Podział zdarzeń zgłoszonych Komisji przez podmioty wskazane w art. 28g ustawy

Przypisanie zdarzeń zaistniałych w 2022 r. do odpowiednich rodzajów, dokonane przez PKBWK, przedstawiają poniższe wykresy:

a) poważne wypadki i wypadki - 651

- A. Kolizje – 82
- B. Wykolejenia – 185
- C. Zdarzenia na przejazdach – 192
- D. Zdarzenia z udziałem osób spowodowane przez pojazd kolejowy będący w ruchu – 184
- E. Pożar pojazdu kolejowego – 8.



b) incydenty -1643

- A. Zdarzenia (incydenty) związane z **eksploatacją oraz obsługą pociągu i pojazdu kolejowego** (w tym: *) incydenty kategorii: C44 – 118, C45 – 25, C46 – 3, C47 – 9).
Liczba incydentów ww. kategoriach: 155
- B. Zdarzenia z **osobami związane z ruchem pojazdu kolejowego**, bez poszkodowanych lub negatywnych konsekwencji dla mienia lub środowiska (tj. *) incydenty kategorii C65 – 30).
- C. Zdarzenia (incydenty) **na przejazdach kolejowych** - niezatrzymanie się pojazdu drogowego przed zamkniętą roгатką (półrogatką) i uszkodzenie jej lub sygnalizatorów drogowych (tj. *) incydenty kategorii C66 – 87); złośliwe, chuligańskie lub lekkomyślne występkі, bez poszkodowanych lub negatywnych konsekwencji dla mienia lub środowiska, stanowiące zagrożenie dla pasażerów lub pracowników pociągu (tj. *) incydenty kategorii C64 – 517).
Liczba incydentów ww. kategoriach: 604
- D. Zdarzenia (incydenty) związane z **uszkodzeniem lub złym stanem technicznym pojazdu kolejowego** oraz pożarem (w tym: *) incydenty kategorii: C53 – 33, C54 – 199, C55 – 24).

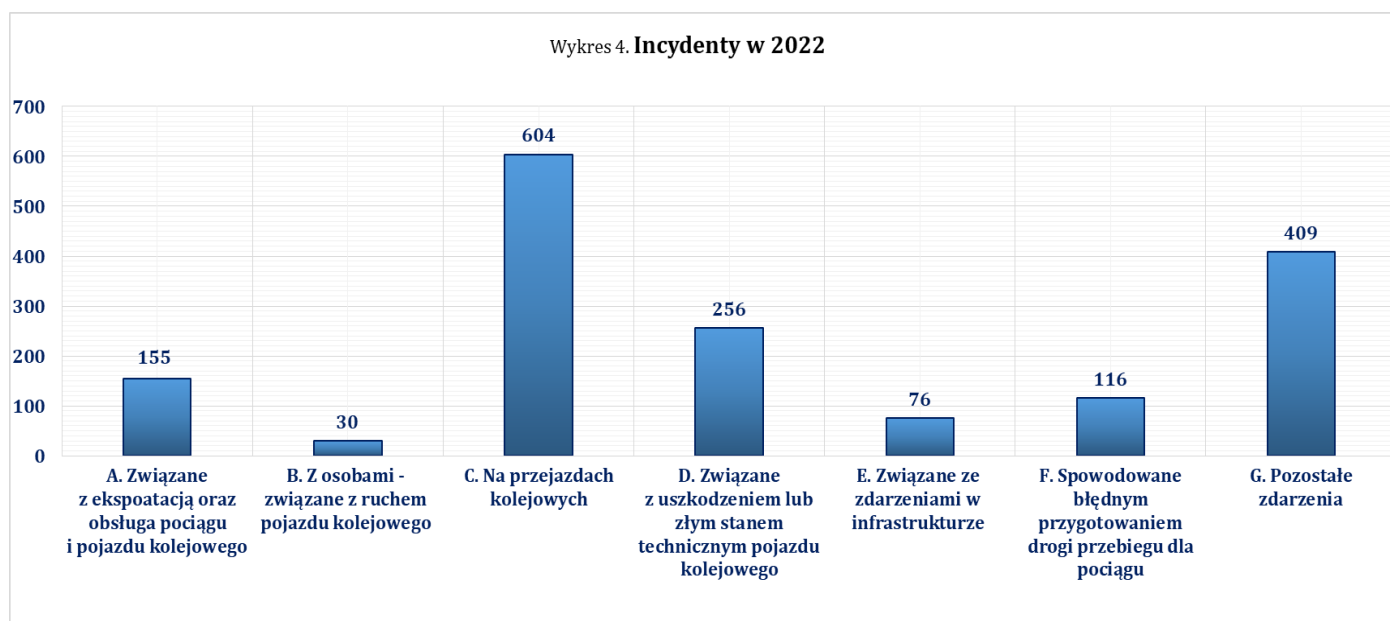
Liczba incydentów ww. kategoriach: 256

E. Zdarzenia (incydenty) związane ze zdarzeniami (zakłóceniami) w infrastrukturze (uszkodzenia, nieprawidłowe zadziałanie urządzeń, najechanie na przeszkodę oraz pożar w obiekcie lub w pobliżu toru, tj. *) incydenty kategorii: C51 – 29, C52 – 4, C57 – 3, C60 – 35, C64 – 5). Liczba incydentów ww. kategoriach: 76

F. Zdarzenia (incydenty) spowodowane błędnym przygotowaniem drogi przebiegu dla pociągu (wyprawieniem, uruchomieniem, przyjęciem pociągu lub pojazdu kolejowego) oraz przygotowaniem pociągu do jazd (tj. *) incydenty kategorii: C41 – 2, C42 – 1, C43 – 85, C48 – 4, C49 – 1, C50 – 23). Liczba incydentów ww. kategoriach: 116

G. Pozostałe zdarzenia:

niekontrolowane uwolnienie się towaru niebezpiecznego, klęski żywiołowe, złośliwe, chuligańskie lub lekkomyślne występkę (np. 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: C61– 4, C62 – 33, C64 – 85, C67– 1, C68 – 246, C69 - 40). Liczba incydentów ww. kategoriach: 409.



*) incydenty kategorii - 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)

3.3 Zdarzenia w odniesieniu, do których Komisja rozpoczęła prowadzenie postępowań w 2022 r.

3.3.1 Wypadek kolejowy zaistniały 14 stycznia 2022 r. o godz. 10:48 na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii C w stacji Kolbuszowa, w torze nr 1Wb, w km 46,925 linii kolejowej nr 71 Ocice – Rzeszów Główny

Skutki zdarzenia:

- W wyniku zdarzenia kierujący pojazdem drogowym poniósł śmierć na miejscu. Poszkodowanych zostało pięciu pasażerów pociągu. Czterem osobom udzielono pomocy medycznej na miejscu, jedna osoba w stanie ciężkim zabrana do szpitala, która na skutek doznanych obrażeń zmarła.
- Zniszczeniu uległ samochód dostawczy oraz pierwszy człon pojazdu kolejowego nr EN63B-108.



Zdjęcie 1 - Widok miejsca zdarzenia (materiał własny PKBWK)



Zdjęcie 2 - Skutki zdarzenia (materiał komisji kolejowej)

Zdarzenie na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii C. W zdarzeniu brał udział pociąg pasażerski RAJ 33506 przewoźnika kolejowego POLREGIO S.A., zestawiony z elektrycznego zespołu trakcyjnego EN63B-108 oraz samochód dostawczy marki Citroen Jumper. Zdarzenie polegało na uderzeniu pociągu w bok samochodu, którym kierujący wjechał na przejazd pomimo nadawania sygnałów na sygnalizatorach drogowych zabraniających wjazdu za te sygnalizatory oraz sygnałów dźwiękowych emitowanych przez urządzenia akustyczne.

Po dojeździe do przejazdu kolejowego, kierujący samochodem dostawczym zatrzymał się przed sygnalizatorami drogowymi, wyświetlającymi na przemian czerwone sygnały świetlne i emitowanych sygnałów akustycznych. Po chwili ruszył, pomimo nadawanych przez sygnalizatory drogowe sygnałów, zakazujących wjazdu za te sygnalizatory i wjechał na przejazd bezpośrednio przed nadjeżdżający pociąg. Pojazd kolejowy nr EN63B-108 uległ zapaleniu oraz wykolejeniu.

W wyniku podjęcia przez Przewodniczącego PKBWK decyzji o przejęciu postępowania przez Zespół badawczy, uwzględniając postanowienia art. 28e ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym, Komisja w dniu 30 stycznia 2022 r. zgłosiła przejęcie prowadzenia postępowania Agencji Kolejowej Unii Europejskiej („EUAR”) za pośrednictwem systemu informatycznego „ERAIL” i powyższe zdarzenie zostało zarejestrowane w jej bazie danych pod numerem **PL-10186**.

Zalecenia wydane w trakcie prowadzonego postępowania w celu poprawy bezpieczeństwa

W dniu 24 lutego 2022 roku, pismem skierowanym do Dyrektora PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Rzeszowie, Przewodniczący Komisji wydał zalecenia w celu podwyższenia bezpieczeństwa w transporcie kolejowym w odniesieniu do przedmiotowego przejazdu kolejowego, tj.:

- 1) wprowadzenie stałego ograniczenia prędkości przed przejazdem kolejowo-drogowym kategorii C w stacji Kolbuszowa, w km 46,925, linii kolejowej nr 71 Ocice – Rzeszów Główny dla pociągów poruszających się w kierunku stacji Kolbuszowa do 60 km/h i ustawienie wskaźników W6b stosownie do tej prędkości,
- 2) zapewnić widoczność sygnałów świetlnych nadawanych przez sygnalizatory drogowe z odległości 100 metrów.

Ponadto w dniu 03 lutego 2022 roku, pismem skierowanym do Dyrektora Zarządu Dróg Powiatowych w Kolbuszowej, wydał zalecenia o poniższej treści, tj.:

- 1) wprowadzenie ograniczenia prędkości dopuszczalnej do 50 km/h na drodze nr 1214R na dojazdach do przejazdu w związku z niespełnieniem wymogów zapisów 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, załącznik nr 3 pkt A ust., 1 jako rozporządzenia wykonawczego do art. 7 Prawa budowlanego,
- 2) oznakować przejazd (od strony drogi nr 9 - strona lewa przejazdu) znakiem A-10 zgodnie z przepisami,
- 3) oznakować przejazd znakami poziomymi P-14.

Z tego postępowania Komisja sporządziła raport nr PKBWK 08/2022 (dnia 27 grudnia 2022r.), w którym wydała następujące zalecenia:

1. W związku ze zmianą w infrastrukturze: przejazdu kolejowego (z kategorii C na kategorię B), układu torowego i przeznaczenia torów na bocznicę będącej w sąsiedztwie toru linii kolejowej oraz zmianą organizacji ruchu drogowego w obrębie przejazdu, PKN Orlen S.A. powoła zespół ds. oceny i wyceny ryzyka w celu identyfikacji zagrożeń mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu pojazdów kolejowych i drogowych na przejeździe kolejowym oraz na torze nr 101. Zaleca się by w skład zespołu identyfikującego zagrożenia wchodził przedstawiciel zarządcy infrastruktury kolejowej, zarządcy drogi, użytkownika bocznic i organizującego przewozy w rejonie bocznic.
2. PKN Orlen S.A. w uzgodnieniu z PKP PLK S.A. zaktualizuje początek bocznic Terminal Paliw w Widelce w stosownej dokumentacji.
3. PKP PLK S.A. dokona likwidacji zbędnych zabudowanych wzdłuż linii nr 71 wkopanych pionowo szyn stanowiących punkty stałe toru bezстыkowego. Jako punkty stałe wykorzystają istniejące słupy trakcyjne.
4. Przewoźnicy kolejowi posiadający licencję na przewóz osób wyposażą pojazdy kolejowe w miejscach dostępnych dla obsługi pociągu w nosze ratownicze lub inny sprzęt do przenoszenia uszkodzonych.

3.3.2 Wypadek kolejowy zaistniały 3 lutego 2022 r. o godz. 06:14 na szlaku Warlubie - Laskowice Pomorskie, w torze nr 2, na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii B, w km 437,386 linii kolejowej nr 131 Chorzów Batory – Tczew

Skutki zdarzenia:

- W wyniku zdarzenia kierujący autobusem poniósł śmierć na miejscu.
- Zniszczeniu uległ autobus i uszkodzona została lokomotywa EU07A-002 oraz dwa wagony.



Zdjęcie 3 - Skutki zdarzenia (materiał własny PKBWK)



Zdjęcie 4 - Skutki zdarzenia (materiał własny PKBWK)

Zdarzenie na przejeździe kolejowym kategorii B, w którym brał udział pociąg pasażerski IC 5600/1 przewoźnika kolejowego PKP Intercity S.A., zestawiony z lokomotywy EU07A-002 i siedmiu wagonów oraz autobus marki Mercedes INTEGRO przewoźnika PKS Grudziądz. Zdarzenie polegało na uderzeniu pociągu w prawą tylną część autobusu, który znajdował się w skrajni taboru na przejeździe pomiędzy zamkniętymi półrogatkami i próbował opuścić przejazd. Po uderzeniu autobus został odrzucony na prawą stronę toru nr 2, patrząc w kierunku jazdy pociągu na odległość ok. 100 metrów od osi przejazdu.

W wyniku podjęcia przez Przewodniczącego PKBWK decyzji o przejęciu postępowania przez Zespół badawczy, uwzględniając postanowienia art. 28e ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym, Komisja w dniu 21 lutego 2022 r. zgłosiła przejęcie prowadzenia postępowania Agencji Kolejowej Unii Europejskiej („EUAR”) za pośrednictwem systemu informatycznego „ERAIL” i powyższe zdarzenie zostało zarejestrowane w jej bazie danych pod numerem **PL-10022**.

Zalecenia wydane w trakcie prowadzonego postępowania w celu poprawy bezpieczeństwa:

W dniu 21 kwietnia 2022 roku pismem skierowanym do Dyrektora PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Bydgoszczy, Starosty Powiatu Świeckiego oraz Wójta Gminy Warlubie Przewodniczący Komisji wydał poniższe zalecenia w celu podwyższenia bezpieczeństwa w transporcie kolejowym w odniesieniu do przedmiotowego przejazdu, tj.:

- 1) usunięcie zbędnych elementów betonowych przy przejeździe od strony toru nr 2,
- 2) usunięcie drzewa rosnącego z lewej strony przejazdu jadąc od miejscowości Bąkowski Młyn,
- 3) ustalenie granicy działek należących do PKP PLK S.A. w obrębie przejazdu w celu przestawienia urządzeń zabezpieczenia ruchu na tym przejeździe,
- 4) przestawienie masztów kamer monitorujących przejazd kolejowy w taki sposób, aby obraz obejmował wskazania sygnałów na sygnalizatorach drogowych,
- 5) ustalenie niezbędnych działań w celu poszerzenia dróg dojazdów do przejazdu umożliwiających bezkolizyjny ruch pojazdów w obu kierunkach w czasie dojeżdżania i przejazdu przez niego,
- 6) przestawienie słupów oświetleniowych oraz sygnalizatorów drogowych uwzględniając poszerzenie dojazdów do przejazdu kolejowo-drogowego.

Z tego postępowania Komisja sporządziła raport nr PKBWK 07/2022 (z dnia 14 grudnia 2022 r.), w którym wydała następujące zalecenia:

1. Zarządca infrastruktury PKP PLK Zakład Linii Kolejowych w Bydgoszczy przeprowadzi ponownie ocenę znaczenia zmiany z uwzględnieniem warunków miejscowych w związku z realizacją zaleceń powypadkowych.
2. Zarządca infrastruktury PKP PLK Zakład Linii Kolejowych w Bydgoszczy zrealizuje ustalenia ujęte w Notatce z posiedzenia Zespołu ds. oceny znaczenia zmiany zgodnie z procedurą SMS-PR-03 „Zarządzanie zmianą” dla dokonania oceny znaczenia zmiany dla zmiany technicznej polegającej na przebudowie przejazdów kolejowych z kategorii A na B na linii nr 131 Chorzów Batory – Tczew zlokalizowanych w kilometrze 344,021; 437,386; 440,762 z dnia 15.04.2015 roku, w szczególności w zakresie monitorów TVU na nastawni dysponującej stacji Warlubie.
3. Zarządca drogi opracuje nowy projekt organizacji ruchu w rejonie przejazdu kolejowego kat. B, uwzględniający warunki topograficzne skrzyżowania linii kolejowej z drogą, w taki sposób, aby pierwszeństwo przejazdu przez przejazd miały pojazdy jadące z kierunku miejscowości Bąkowski Młyn.
4. Zarządcy infrastruktury podczas kampanii społecznych mających na celu poprawę bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych położą nacisk na kształtowanie prawidłowych zachowań użytkowników przejazdów, w przypadku, gdy pojazd drogowy znajduje się pomiędzy rogatekami, w tym m.in. konieczność natychmiastowego zjazdu pojazdu z wyłamaniem rogatki lub opuszczenia pojazdu, gdy uległ on uszkodzeniu na przejeździe.
5. Autoryzowani zarządcy infrastruktury w przypadku zmiany kategorii przejazdu kolejowego, przebudowy lub budowy nowego przejazdu lub przejścia dla pieszych, wprowadzą obowiązek oceny znaczenia zmiany, z uwzględnieniem istniejących warunków miejscowych.

3.3.3 Wypadek kolejowy zaistniały 20 czerwca 2022 r. o godz. 12:55 na posterunku odgałęźnym Regalica, w torze nr 2, w km 204,079 linii kolejowej nr 351 Poznań Główny POD - Szczecin Główny

Skutki zdarzenia:

- W wyniku zdarzenia uszkodzone zostały dwa pojazdy kolejowe: pociąg ROM 88628/9 prowadzony autobusem szynowym typu 219M i pociąg sieciowy Rob.1 prowadzony wózkiem motorowym WM15P.00/HB-19.
- W wyniku zdarzenia nie było osób poszkodowanych.



Zdjęcie 5 - Widok pojazdów po zdarzeniu (źródło: materiały przekazane przez komisję kolejową)



Zdjęcie 6 - Widok miejsca starcia pojazdów (źródło: materiały przekazane przez komisję kolejową)

Podczas jazdy pociągu ROM 88628/9 (POLREGIO Spółka Akcyjna) relacji Szczecin Główny - Kołobrzeg torem nr 2 ze stacji Szczecin Port Centralny SPA w kierunku posterunku odgałęźnego Szczecin Zdroje, na posterunku odgałęźnym Regalica w ukresie rozjazdu nr 3 doszło do kolizji z pociągiem sieciowym Rob., stojącym na rozjeździe nr 1.

W zdarzeniu brały udział pociągi: pasażerski ROM 88628/9/9 relacji Szczecin Główny - Kołobrzeg (autobus szynowy typu 219M) przewoźnika kolejowego POLREGIO S.A. oraz pociąg sieciowy Rob.1 (WM15P.00/HB-19) PKP Energetyka S.A. Podczas przejazdu pociągu ROM 88628/9 torem nr 2 doszło do kolizji polegającej na starciu bocznym w ukresie rozjazdu nr 3 z pociągiem sieciowym Rob.1, stojącym na torze nr 1. Koniec pociągu Rob.1 znajdował się w ukresie rozjazdu nr 3, zajmując skrajnię dla jadącego pociągu ROM 88628/9.

W wyniku podjęcia przez Przewodniczącego PKBWK decyzji o przejęciu postępowania przez Zespół badawczy, uwzględniając postanowienia art. 28e ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym, Komisja w dniu 01 lipca 2022 r. zgłosiła przejęcie prowadzenia postępowania Agencji Kolejowej Unii Europejskiej („EUAR”) za pośrednictwem systemu informatycznego „ERAIL” i powyższe zdarzenie zostało zarejestrowane w jej bazie danych pod numerem **PL-10248**.

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

Z tego postępowania Komisja sporządziła raport nr PKBWK 02/2023 (z dnia 05 czerwca 2023 r.), w którym wydała następujące zalecenia:

1. Zarządca infrastruktury PKP PLK S.A. zapewni nadzór nad jakością realizacji procesu inwestycyjnego w Spółce oraz procesu diagnostycznego.
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.
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.

4. Analiza zdarzeń zgłoszonych do PKBWK w 2022 r.

Spadek ogólnej liczby zdarzeń

W roku 2022 ogólna liczba zdarzeń zgłoszonych Komisji przez zarządców infrastruktury i użytkowników bocznic kolejowych właściwych dla miejsca zdarzenia zmniejszyła się o 4,5 % w stosunku do roku 2021, z czego:

- nie odnotowano poważnych wypadków, w odniesieniu, do których Komisja prowadziła postępowania (w 2021 roku, odnotowano 3 poważne wypadki kolejowe, tj. kategorii*) A20 – 1 i A21 – 2),
- nastąpił nieznaczny spadek liczby wypadków - o 1,5% (z 661 zaistniałych w 2021 r. do 651 w 2022 r.),
- liczba incydentów spadła o 5,5 % (z 1739 zaistniałych - w 2021 r. do 1643 w 2022 r.).

Z analizy zdarzeń zgłoszonych do PKBWK w 2022 r. wynika, że na bocznicach kolejowych spadła o 6,7% ogólna liczba zdarzeń kolejowych w porównaniu do roku 2021 r.

W 2022 roku zaistniało 168 zdarzeń: w tym 128 zakwalifikowanych zostało do kategorii wypadki kolejowe i 40 do kategorii incydenty kolejowe, a w 2021 r. odpowiednio ogółem zaistniało 180 zdarzeń kolejowych: w tym 149 zakwalifikowanych do kategorii wypadki kolejowe oraz 31 do kategorii incydenty kolejowe.

Struktura zdarzeń w 2022 r. w stosunku do 2021 r. z podziałem na kategorie (z uwzględnieniem kwalifikacji przyczyny bezpośredniej) zawarta jest w Załączniku „C” do niniejszego raportu na str. 88.

Wypadki

Spadek liczby wypadków w stosunku do roku poprzedniego nastąpił w 12 kategoriach*) (z 40 wszystkich zdarzeń kategorii B), tj.: B00 – 26; B09 – 44; B11 – 15; B13 – 45; B15 – 13; B19 – 15; B21 – 106; B32 – 5; B33 – 10 oraz nie zgłoszono zdarzeń (całkowity spadek) w kategoriach B02; B06; B28.

Niewielki wzrost liczby wypadków nastąpił w 15 kategoriach*) tj.: B03 – 33; B04 – 34; B07 – 3; B08 – 14; B10 – 8; B12 – 3; B16 – 2; B17 – 10; B20 – 42; B22 – 2; B23 – 11; B24 – 8; B30 – 5; B31 – 6; B34 – 175.

Największy spadek liczby poważnych wypadków i wypadków nastąpił w kategoriach:

A21 + B21 – spadek o 46 – zdarzeń zaistniałych na przejazdach kolejowo-drogowych kat. D, w 2022r. zaistniały – 152 (2+150) zdarzenia, a w 2021 r. – 106 zdarzeń;

B09 – spadek o 14 – 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 – w 2021 r. zaistniało 58, a w 2022 r. – 44 zdarzeń;

B13 – spadek o 10 – zdarzeń najechania pojazdu kolejowego na pojazd kolejowy lub inną przeszkodę (np. płożę hamulcową, wózek bagażowy, pocztowy) – w 2021 roku zaistniało 55 w 2022 r. – 45 zdarzeń;

B15 – spadek o 7 – zdarzeń przedwczesnego rozwiązania drogi przebiegu lub uchylenia zamknięcia i przełożenia zwrotnicy pod pojazdem – w 2021 roku zaistniało 20, a w 2022 r. – 13 zdarzeń.

Incydenty

W stosunku do roku poprzedniego, w 2022 r. nastąpił **spadek** liczby zgłoszonych incydentów o 5,5% - tj. o 96 (w 2021 r. zaistniało 1739 incydentów, a w 2022 r. zaistniało 1643 incydentów).

Spadek liczby incydentów nastąpił w 12 kategoriach*) (z 27 wszystkich zdarzeń kategorii C), tj.: C42 – 1; C43 – 85; C44 – 118; C46 – 3; C50 – 23; C51 – 29; C52 – 4; C54 – 199; C59 – 0; C60 – 35; C66 – 87; C68 – 246.

Nieznaczny wzrost liczby incydentów nastąpił w 13 kategoriach*) tj. C45 – 25; C47 – 9; C48 – 4; C49 – 1; C53 – 33; C55 – 24; C57 – 3; C61 – 1; C62 – 33; C64 – 607; C65 – 30; C67 – 1; C69 – 40.

*) wypadki kategorii - 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 spadek liczby incydentów nastąpił w kategoriach:

- **C68** – z zaistniałych 281 w 2021 r. spadek do 246 zaistniałych w roku 2022 (- 35) – rozerwanie się pociągu lub składu manewrowego, które nie spowodowało zbiegnięcia wagonów;
- **C66** – z zaistniałych 122 w 2021 r. spadek do 87 zaistniałych w roku 2022 (- 35) – niezatrzymanie się pojazdu drogowego przed zamkniętą rogatką (półrogatką) i uszkodzenie jej lub sygnalizatorów drogowych, na których załączone były sygnały ostrzegające o nadjeżdżającym pociągu, bez kolizji z pojazdem kolejowym;
- **C54** – z zaistniałych 226 w 2021 r. spadek do 199 zaistniałych w roku 2022 (- 27) – uszkodzenie lub zły stan techniczny wagonu powodujące konieczność jego wyłączenia z ruchu na skutek wskazań przez urządzenia detekcji stanu awaryjnego taboru, potwierdzonych w warunkach warsztatowych (gorące maźnice, gorący hamulec skutkujący przesuniętą obręczą), a także innych usterek w pojazdach kolejowych będących w ruchu zauważonych przez personel obsługi;
- **C44** – z zaistniałych 137 w 2021 r. spadek do 118 zaistniałych w roku 2022 (- 19) – niezatrzymanie się pojazdu kolejowego przed sygnałem „Stój” lub w miejscu, w którym powinien się zatrzymać, albo uruchomienie pojazdu kolejowego bez wymaganego zezwolenia;
- **C60** – z zaistniałych 54 w 2021 r. spadek do 35 zaistniałych w roku 2022 (- 19) – najechanie pojazdu kolejowego na przeszkodę (np. płożę hamulcową, wózek bagażowy, pocztowy itp.) bez wykolejenia lub uszkodzenia;
- **C50** – z zaistniałych 39 w 2021 r. spadek do 23 zaistniałych w roku 2022 (- 16) – niewłaściwe załadowanie, rozładowanie, nieprawidłowości w zabezpieczeniu ładunku lub inne nieprawidłowości w czynnościach ładunkowych.

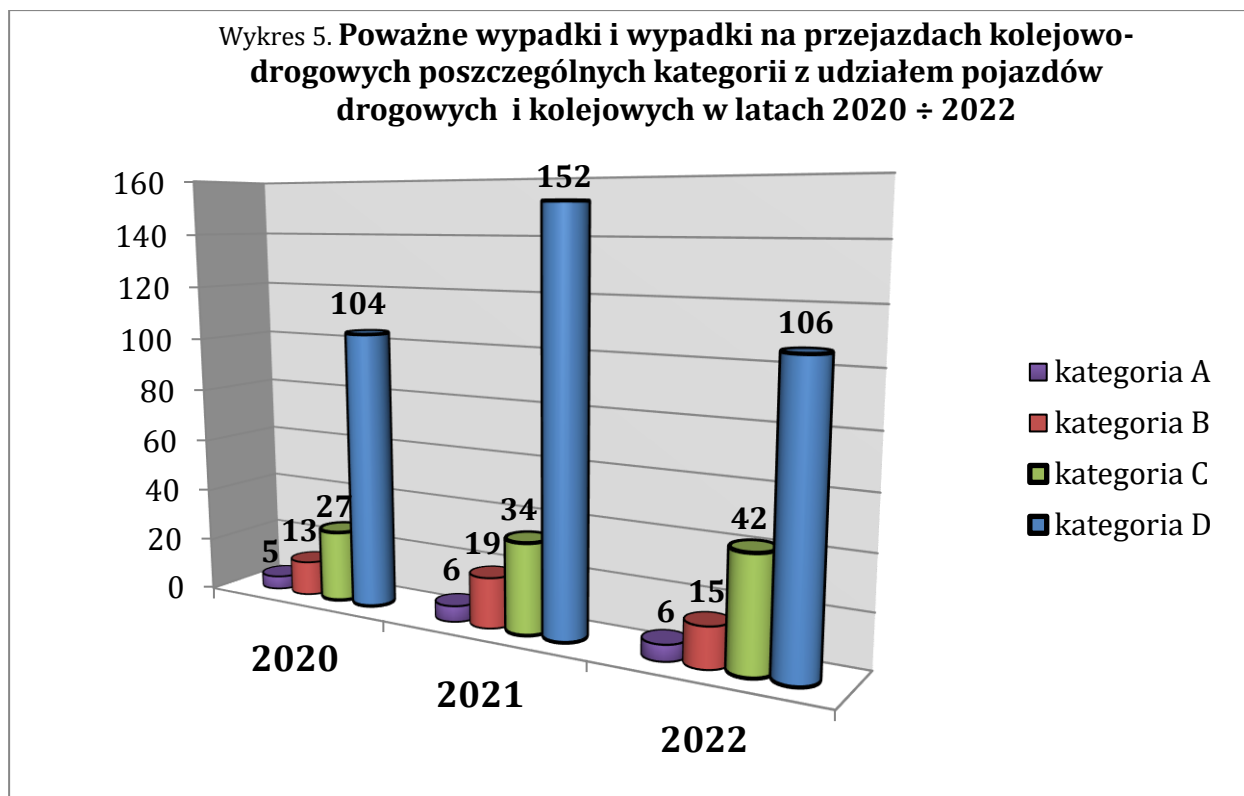
Zdarzenia na przejazdach kolejowo-drogowych

W 2022 r. w porównaniu do roku 2021 nastąpił **spadek o 42** zdarzenia z ogólnej liczby wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii A, B, C, D, tj. o **19,9%**, (w 2021 r. – zaistniało 211 wypadków, a w 2022 r. 169) w tym:

- na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii A nie zanotowano zmiany liczby wypadków,
- na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii B **spadek** o 4 wypadki,
- na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii C nastąpił **wzrost** o 8 wypadków,
- na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii D **spadek** o 46 wypadków.

Powyższe statystyki uwzględniają również wypadki zaistniałe na przejazdach kolejowo-drogowych użytkowników bocznic kolejowych, tj. 4 wypadki na przejazdach kategorii D i jeden na kategorii A.

Zestawienie porównawcze poważnych wypadków i wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych poszczególnych kategorii z udziałem pojazdów drogowych i kolejowych w latach 2020 ÷ 2022 przedstawiono na wykresie poniżej.



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

- niezastosowanie się do zakazu wjazdu na przejazd poza sygnalizator drogowy nadający sygnał zakaz wjazdu „sygnał czerwony na przemian migający”, lub dwa sygnały czerwone na przemian migające,
- niezatrzymanie się przed znakiem „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 braku reakcji kierowcy samochodu osobowego na sygnał dźwiękowy „Baczność” podawany przez maszynistę pociągu,
- blokowanie przejazdu przez wjeżdżanie na tory bez możliwości zjazdu,
- niedostosowanie prędkości do panujących warunków drogowych,
- nieprzestrzeżenie znaków i innych sygnałów drogowych,
- niewłaściwe zachowanie, gdy auto zostanie unieruchomione na torach,

- brak reakcji kierującego pojazdem drogowym, na podawane przez maszynistę pociągu sygnały "Bacność", przy przekraczaniu przejazdu kolejowo-drogowego oraz w konsekwencji wjechanie na przejazd bezpośrednio pod nadjeżdżający pociąg,
- niezatrzymanie się pojazdu drogowego przed sygnalizatorem drogowym z włączoną sygnalizacją 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 kolejowo-drogowy, pomimo załączonego ostrzeżenia na sygnalizatorach drogowych - niezachowanie ostrożności przez kierowcę na przejeździe kategorii B i zatrzymanie samochodu na przejeździe przed rogateką zamykającą zjazd,
- niezatrzymanie się pojazdu drogowego przed sygnalizatorami drogowymi pomimo braku możliwości kontynuowania jazdy ze względu na korek uliczny i utknięcie na przejeździe kolejowo-drogowym po zamknięciu 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 40 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:

- wjazd samochodu na zamkniętą rogatekę na przejeździe kolejowo-drogowym, uszkodzenie jej i najechanie samochodem osobowym na przejeżdżający pociąg,
- nieprzestrzeżenie przez dróżnika przejazdowego posterunku, postanowień regulaminu obsługi przejazdu (brak użycia przełącznika awaryjnego zamykania przejazdu),
- zbyt późne przystąpienie do zamykania rogatki dla przejazdu pociągu,
- zbyt wczesne otwarcie rogatki po przejechaniu pociągu jednym z torów,
- niezastosowanie się kierującego pojazdem drogowym do znaków drogowych i wjazd pojazdu drogowego w bok przejeżdżającego pociągu,
- najechanie pociągu na przejeżdżający przez przejazd kolejowo-drogowy kategorii A, pojazd drogowy przy otwartych rogatekach, podczas braku obsługi urządzeń rogatkowych przez dróżnika przejazdowego.

Na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii B obserwuje się nadal **masowe zjawisko wjazdu** na te przejazdy pojazdów drogowych (w momencie zamykania się rogatki) i zamykania ich między

rogatkami. Z analizy *Protokołów ustaleń końcowych* (PUK) przekazanych przez komisje kolejowe wynika, że w 2022 r. zarejestrowano ponad **604** 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 – 87); 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 – 517). W 2022 r. nastąpił wzrost incydentów kategorii C64 (z 585 w 2021 r. do 607 w 2022 r.), a w kategorii C66 zanotowano spadek (z zaistniałych 122 zdarzeń w 2021 r. do 87 w 2022 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 przekraczania przejazdów kolejowo-drogowych.

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

Pozytywnym zjawiskiem jest spadek liczby wypadków na przejazdach kategorii B (w 2021 r. zaistniało 19, a w 2022 r. – 15 wypadków).

W 2022 roku, na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii C zaistniały 42 wypadki, natomiast w 2021 r. zaistniały: 1 poważny wypadek i 33 wypadki, co stanowi wzrost o 23,5 % (+8).

Na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii D nastąpił znaczny spadek liczby poważnych wypadków i wypadków kolejowych (z zaistniałych 152 w 2021 r. spadek do 106 w 2022 r.), co należy ocenić jako zjawisko pozytywne. Kierowcy prowadzący pojazdy drogowe, mają znaczący wpływ na liczbę i powstawanie zdarzeń na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii B, C i D.

W 2022 roku, na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii D zaistniało 106 wypadków, natomiast w 2021 r. zaistniały: 2 poważne wypadki i 150 wypadków, co stanowi spadek o 30,3 % (-46).

Łącznie na przejazdach kolejowo-drogowych w 2022 roku zaistniało ogółem 169 wypadków kolejowych oraz poważnych wypadków kolejowych, – co stanowi 26,0 % ogólnej liczby wypadków zaistniałych w 2022 r. (651).

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

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 umożliwia 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 lipca 2023 r. operatorzy numeru alarmowego 112 odebrali 30 200 zgłoszeń dotyczących potencjalnych zagrożeń na przejazdach kolejowo-drogowych i terenach kolejowych.

W roku 2022 odnotowano łącznie 7 951 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 458 przypadkach; (od 01.01. do 30.06.2022 r. – 271 przypadków);
- wstrzymano prowadzenie ruchu pociągów na liniach kolejowych w 205 przypadkach; (od 01.01. do 30.06.2022 r. – 169 przypadków).

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 2022 roku odnotowano użycie sygnału „Alarm” nadanego drogą radiową w systemie Radio-stop.

Łącznie w 2022 roku w PKP PLK S.A. odnotowano **674** przypadki użycia sygnału „Alarm”, z czego:

- 482 to przypadki nadane z poza systemu kolei, niezasadne;
- 192 to przypadki nadane w systemie kolejowym, w tym:
 - 58 to przypadki zasadne – zapobiegające zdarzeniom kolejowym,
 - 134 to przypadki niezasadne - nadane przez maszynistę, dyżurnego ruchu, dróżnika przejazdowego lub innego pracownika.

W odniesieniu do roku 2021 liczba przypadków użycia sygnału „Alarm” w 2022 r. spadła o 4,5 % (z 706 do 674 przypadków), a liczba uzasadnionych przypadków użycia spadła o 9,3% (spadek z 64 w 2021 r. do 58 przypadków w 2022 r). Na ogólną liczbę 674 przypadków użycia sygnału „Alarm”, niezasadne użycie z poza systemu kolei stanowiło 71,7% (tj. 482 przypadki).

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

- maszynisty – w 31 przypadkach uznanych za uzasadnione oraz 96 przypadkach uznanych za nieuzasadnione,
- dróżnika przejazdowego – w 16 przypadkach uznanych za uzasadniony, natomiast jeden przypadek uznany za nieuzasadniony,
- dyżurnego ruchu – w 11 przypadkach uznanych za uzasadnione oraz w 8 przypadkach uznanych za nieuzasadnione.

Najwięcej przypadków nieuzasadnionego nadania sygnału „Alarm” (616 przypadków) odnotowano na terenach dużych skupisk ludzkich i o dużym zagęszczeniu sieci, gdzie zakłócenia sygnałów mają wpływ na największą liczbę linii kolejowych. W roku 2022 największą aktywność w nadawanych sygnałach „Alarm” zanotowały PKP PLK S.A. Zakłady Linii Kolejowych w: Warszawie, Sosnowcu i Gdyni, przy czym na terenie PKP PLK ZLK w Warszawie jest znacząco wyższa (odnotowane zostało 110 nieuzasadnionych użyc sygnatów „Alarm”).

Nieuzasadnione przypadki użycia sygnału „Alarm” najliczniej zaobserwowano wśród grupy zawodowej maszynistów – tj. 96 przypadków.

Poszkodowani w zdarzeniach

W 2022 r. w porównaniu do roku 2021 liczba zabitych w zdarzeniach kolejowych wzrosła o 9,2 %, natomiast liczba ciężko rannych wzrosła o 10,9% (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 wzrosła liczba rannych z 95 w 2021 r. do 130 w 2022 r.

Tabela 3. Poszkodowani w zdarzeniach zaistniałych w 2022 r.

Kategoria poszkodowanych w zdarzeniach zaistniałych w 2022 r.	Zabici	Ciężko ranni	Ranni
a) pasażerowie	3	-	19
b) pracownicy łącznie z pracownikami podwykonawców	-	6	14
c) użytkownicy przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia	41	19	70
d) osoby nieuprawnione do przebywania na obszarze kolejowym	122	26	24
e) inni	1	-	3
Ogółem	167	51	130

5. Zalecenia w sprawie poprawy bezpieczeństwa wydane przez Komisję w raportach rocznych do 2022 r. na podstawie art. 28l ust. 6 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym

5.1 Zalecenia wydane w 2022 r., a opublikowane we wrześniu 2022 r. w Raporcie Rocznym PKBWK za rok 2021

Na podstawie art. 28l ust. 6 ustawy o transporcie kolejowym Komisja wydała w 2022 r. nw. zalecenia w sprawie poprawy bezpieczeństwa.

Z „**Informacji o realizacji zaleceń PKBWK za rok 2022**” (przekazanej pismem UTK o sygn.: DPN-WDZK.464.9.2023.1.EK z dnia 27 kwietnia 2023 r.) wynika, że Prezes UTK pismem UTK o sygn.: DPN-WDZK.464.13.2022.2.KG z dnia 21 października 2022 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 2022 r. przez PKBWK w Raporcie Rocznym za rok 2021”.

Zalecenia wydane w 2022 r. przez PKBWK w Raporcie Rocznym za rok 2021	
Treść zaleceń wydanych przez PKBWK w Raporcie Rocznym za rok 2021 i zgodnie z art. 281 ust. 8 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym skierowanych do Prezesa UTK, które dotyczyłyby 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 przyspieszą realizację wdrażania, na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii D, systemów monitoringu i analizy zdarzeń (wykrywanie zbliżającego się pojazdu drogowego, ostrzeganie kierowców o zbliżaniu się do przejazdu kolejowo-drogowego, rejestrowanie zachowania pojazdu na przejeździe), a także identyfikujących przestrzeganie obowiązujących przepisów ruchu drogowego.	Raport roczny za 2021_1 Autoryzowani zarządcy infrastruktury przyspieszą realizację wdrażania, na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii D, systemów monitoringu i analizy zdarzeń (wykrywanie zbliżającego się pojazdu drogowego, ostrzeganie kierowców o zbliżaniu się do przejazdu kolejowo-drogowego, rejestrowanie zachowania pojazdu na przejeździe), a także identyfikujących przestrzeganie obowiązujących przepisów ruchu drogowego.
2. Przewoźnicy kolejowi podejmą działania organizacyjne i techniczne mające na celu zminimalizowanie uszkodzeń i złego stanu technicznego wagonów oraz pojazdów z napędem powodujących konieczność ich wyłączenia z ruchu na skutek wskazań przez urządzenia detekcji stanu awaryjnego taboru, potwierdzonych w warunkach warsztatowych (gorące maźnice, gorący hamulec skutkujący przesuniętą obręczą), a także innych usterek w pojazdach kolejowych będących w ruchu zauważonych przez personel obsługi.	Raport roczny za 2021_2 Certyfikowani przewoźnicy kolejowi podejmą działania organizacyjne i techniczne mające na celu zminimalizowanie uszkodzeń i złego stanu technicznego wagonów oraz pojazdów z napędem powodujących konieczność ich wyłączenia z ruchu na skutek wskazań przez urządzenia detekcji stanu awaryjnego taboru, potwierdzonych w warunkach warsztatowych (gorące maźnice, gorący hamulec skutkujący przesuniętą obręczą), a także innych usterek w pojazdach kolejowych będących w ruchu zauważonych przez personel obsługi.
3. Zarządcy infrastruktury kolejowej posiadający w obsłudze i utrzymaniu przejazdy kolejowo-drogowe kategorii B oraz przewoźnicy kolejowi, podejmą działania zmierzające do zminimalizowania zdarzeń kategorii C64 z udziałem użytkowników przejazdów kolejowo-drogowych, które polegały na omijaniu zamykanych rogatki i pozostawianiu pojazdów drogowych w strefie niebezpiecznej przejazdu (zamkniętych między rogatkami), przez zastosowanie m.in. postanowień ujętych w § 21 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 13 września 2018 r. zmieniającego rozporządzenie	Raport roczny za 2021_3 Autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej, użytkownicy bocznic kolejowych, operatorzy kolei wąskotorowych oraz inne podmioty działające w oparciu o świadectwa bezpieczeństwa posiadający w obsłudze i utrzymaniu przejazdy kolejowo-drogowe kategorii B oraz certyfikowani przewoźnicy kolejowi podejmą działania zmierzające do zminimalizowania zdarzeń kategorii C64 z udziałem użytkowników przejazdów kolejowo-drogowych, które polegały na omijaniu zamykanych rogatki i pozostawianiu pojazdów drogowych w strefie niebezpiecznej przejazdu (zamkniętych między rogatkami), przez zastosowanie m.in. postanowień ujętych

<p>w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie (Dz. U. 2018 poz. 1876).</p>	<p>w § 21 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 13 września 2018 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie (Dz. U. z 2018 r., poz. 1876).</p>
<p>4. Przewoźnicy kolejowi i zarządcy infrastruktury kolejowej podejmą działania mające na celu wyeliminowanie zdarzeń kolejowych spowodowanych niezatrzymaniem się pojazdu kolejowego przed sygnałem „Stój” lub w miejscu, w którym powinien się zatrzymać, albo uruchomienie pojazdu kolejowego bez wymaganego zezwolenia.</p>	<p>Raport roczny za 2021_4 Certyfikowani przewoźnicy kolejowi, autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej, użytkownicy bocznic kolejowych, operatorzy kolei wąskotorowych oraz podmioty zwolnione z obowiązku uzyskania certyfikatu bądź autoryzacji bezpieczeństwa uprawnione do prowadzenia działalności na podstawie świadectwa bezpieczeństwa podejmą działania mające na celu wyeliminowanie zdarzeń kolejowych spowodowanych niezatrzymaniem się pojazdu kolejowego przed sygnałem „Stój” lub w miejscu, w którym powinien się zatrzymać, albo uruchomieniem pojazdu kolejowego bez wymaganego zezwolenia.</p>

5.2 Zalecenia wydane w 2023 r. przez Komisję w Raporcie Rocznym za rok 2022

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. 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 wygrodeniem zwierzyny leśnej przed najechaniem ich przez pojazdy trakcyjne.

Zalecenie to wynika z napływu dużej liczby informacji (zgłoszenia przewoźników i zarządców infrastruktury) dotyczących zaistniałych incydentów, które są głównie kwalifikowane, jako sytuacje potencjalnie niebezpieczne D75 - przez zarządców infrastruktury, a stanowią dużą uciążliwość w eksploatacji i uszkodzeniach pojazdów kolejowych. Kategoria D75 – określa najechanie pojazdu kolejowego na przeszkodę w torze lub skrajni toru niestanowiącą zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu, niepowodujące strat w mieniu ani środowisku lub zatrzymanie się przed taką przeszkodą. W 2022 roku w sprawie zaistniałych zdarzeń wpłynęły zawiadomienia zaledwie o 17 incydentach - głównie kwalifikowanych do kategorii C60, w których komisje kolejowe prowadziły postępowania. Pozostałe zaistniałe zdarzenia kwalifikowane były, jako sytuacje potencjalnie niebezpieczne. Niemniej należy podkreślić, że liczba zdarzeń zgłaszanych w powyższej sprawie tylko w skali jednego miesiąca - jest kilkakrotnie większa od liczby przeprowadzonych zdarzeń zakwalifikowanych jak incydenty.

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.

Powyższe zalecenie wynika z analizy okoliczności i sposobu postępowania przy wyjaśnianiu przyczyn zaistniałych zdarzeń kolejowych, prowadzonych przez niektóre komisje kolejowe. Częstym zjawiskiem jest np. dokumentowanie skutków zdarzeń zamiast faktów określających przyczyny i okoliczności ich zaistnienia, niepełne (pobieżne) wykonywanie oględzin celem przyśpieszenia przywrócenia ruchu kolejowego. W konsekwencji tego, sporządzenie Protokołu oględzin miejsca zdarzenia następuje z bardzo dużym opóźnieniem, mimo że udostępniono miejsce zdarzenia do prowadzenia ruchu kolejowego. Zalecenie to, jest przypomnieniem zaleceń wydanych przez Komisję w: Raportach za rok 2008 (Raport 2008 str. 13 Tabela Lp. 8 pkt 4) i za rok 2015 (Raport 2015 str.15 pkt. 3b). Powyższe mimo wydanych zaleceń i sprawowanego nadzoru przez Prezesa UTK – nie jest w pełni realizowane.

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 nadanego Alarmu. Ponadto przeanalizują zasadność przydatności obecnej lokalizacji ustawienia wskaźnika W28.

Zalecenie wynika, z potrzeby uniknięcia zagrożeń, które mogą powstawać w fazie przywracania do ruchu po użyciu automatycznego sygnału Alarm w sposób nieuzasadniony – głównie z poza systemu kolei. Utrzymujący się wysoki procent w obszarze nieuzasadnionego automatycznego użycia sygnału Alarm (za pomocą Radio-stop) z poza systemu kolei stanowi ponad 71% ogólnej liczby zarejestrowanych przypadków użycia tego sygnału na sieci kolejowej PKP PLK S.A. Ponadto zasadna jest analiza zapisów dotyczących ustawienia wskaźnika W28. Np. instrukcja Ir-12 określa usytuowanie wskaźnika W28 odpowiednio 30 - 70 m za ostatnią zwrotnicą stacji, a 100 - 150 m za ostatnim rozjazdem posterunku odgałęźnego, patrząc w kierunku szlaku. Takie odległości przyjmując, że pociągi mają większą długość (np. ponad 200 m) powodują, że pociąg wyjeżdżający z posterunku zapowiadawczego będzie jeszcze na rozjazdach w chwili zmiany kanału radiołączności, a to z kolei może w konsekwencji doprowadzić np. do przełożenia rozjazdu pod jadącym pociągiem (wskaźnik W28 winien być ustawiony w większej odległości za ostatnim rozjazdem).

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.

Zalecenie powyższe jest przypomnieniem zaleceń wydanych przez Komisję w Raportach nr PKBWK/1/2012 (str. 47 Zalecenie nr 3) i PKBWK 01/2021 (str. 56 Zalecenie nr 6), a w praktyce eksploatacyjnej nierealizowanych w sposób konsekwentny. Powyższe mimo wydanych zaleceń i sprawowanego nadzoru przez Prezesa UTK – nie jest w pełni realizowane. Zalecenie to pozostaje do wykonania przez podmioty, w których powyższe nie zostało zrealizowane do chwili obecnej.

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 nadjeżdżającym pociąg

i podejmą stosowne działania zmierzające do zmniejszenia ich liczby (m.in. poprzez zalegalizowanie przejścia z odpowiednim oznaczeniem, patrole SOK, wygradzenia, system monitoringu (kamery)).

Zalecenie powyższe ma na celu zmniejszenie liczby potrąceń osób nieuprawnionych, tj. zmniejszenia liczby zdarzeń kategorii B34.

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

6. Realizacja zaleceń wydanych w 2022 r. przez PKBWK (według informacji Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego)

Komisja otrzymała w dniu 28 kwietnia 2023 r. od Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanym dalej „UTK”, informację o realizacji zaleceń wydanych przez Komisję w 2022 r.

W 2022 roku, PKBWK przekazała Prezesowi UTK, 8 raportów z zakończonych postępowań w 2022 r. w sprawie zaistniałych zdarzeń kolejowych w 2020, 2021 i 2022 roku oraz Raport Roczny za rok 2021 z działalności Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych wraz z zaleceniami:

1. RAPORT Nr PKBWK 01/2022 z postępowania w sprawie poważnego wypadku kolejowego zaistniałego w dniu 4 kwietnia 2021 r. o godz. 09:10 na szlaku Oborniki Wielkopolskie - Rogoźno Wielkopolskie, w torze nr 1, na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii D w km 30,453 linii kolejowej nr 354 Poznań Główny POD - Piła Główna;
2. RAPORT Nr PKBWK 02/2022 z postępowania w sprawie wypadku kolejowego zaistniałego 26 lutego 2021 r. godz. 09:32 na stacji Grodzisko Dolne, tor nr 2, w km 163,756 linii kolejowej nr 68 Lublin Główny – Przeworsk;
3. RAPORT Nr PKBWK 03/2022 z postępowania w sprawie wypadku kolejowego zaistniałego 30 kwietnia 2020 r. o godz. 11:50 na szlaku Świdnica Kraszowice – Jedlina Zdrój, w km 60,885 linii kolejowej nr 285 Wrocław Główny – Świdnica Przedmieście;
4. RAPORT Nr PKBWK 04/2022 z postępowania w sprawie wypadku kolejowego zaistniałego 29 lipca 2021 r. o godz. 06:15 na szlaku Szczecin Gumieńce - Tantow, w torze nr 1, przejazd kolejowo-drogowy kategorii C w km 7,585, linii kolejowej nr 409 Szczecin Gumieńce – Granica Państwa (Tantow);
6. RAPORT Nr PKBWK 05/2022 z postępowania w sprawie poważnego wypadku zaistniałego 15 czerwca 2021 r. o godz. 10:05 na stacji Kochanówka Pustków w torze nr 1, na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii C w km 313,328 linii kolejowej nr 25 Łódź Kaliska – Dębica;
7. RAPORT Nr PKBWK 06/2022 z postępowania w sprawie incydentu kolejowego zaistniałego w dniu 5 lutego 2021 r. o godz. 9:37 na stacji Gogolin, w torze nr 6, w km 22,400 linii kolejowej nr 136 Kędzierzyn Koźle - Opole Groszowice;
8. RAPORT Nr PKBWK 07/2022 z postępowania w sprawie wypadku kolejowego zaistniałego 3 lutego 2022 r. o godz. 06:14 na szlaku Warlubie – Laskowice Pomorskie, w torze nr 2, na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii B w km 437,386 linii kolejowej nr 131 Chorzów Batory – Tczew;

9. RAPORT Nr PKBWK 08/2022 z postępowania w sprawie wypadku kolejowego zaistniałego 14 stycznia 2022 r. o godz.10:48, na stacji Kolbuszowa, w torze nr 1Wb, przejazd kolejowo-drogowy kat. C, w km 46,925 linii kolejowej nr 71 Ocice – Rzeszów Główny;
10. Raport Roczny za rok 2021 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 2022 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 37 zalecenia.

Komisja wydała łącznie **42 zalecenia w 8 ww. raportach oraz w Raporcie Rocznym za rok 2021**, w tym 37 zaleceń zostało skierowanych do podmiotów rynku kolejowego, nad którymi ustawowy nadzór sprawuje Prezes UTK oraz 4 zalecenia do pozostałych podmiotów (tj. zarządców dróg kołowych niebędących w nadzorze Prezesa UTK oraz jedno wystąpienie do właściwych ministrów).

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. 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 2022 – kwiecień 2023 (część podmiotów, do których zostały skierowane zalecenia, dokonała w marcu 2023 r. aktualizacji przekazanych uprzednio informacji).

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

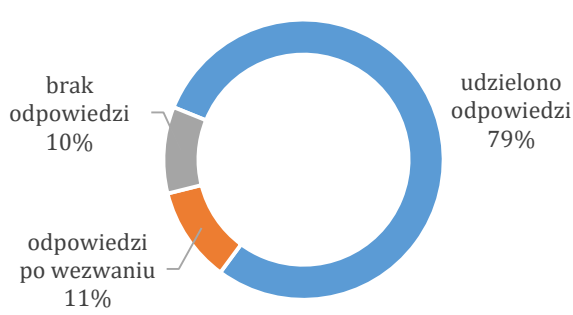
W przypadkach określonych, jako **„odpowieź niekompletna”** stwierdzono, że przekazane informacje nie zawierają wszystkich wymaganych elementów bądź nie przedstawiono uzasadnienia. Natomiast wobec podmiotów, które nie przekazały informacji o realizacji zaleceń („brak odpowiedzi”) podejmowane są czynności administracyjne m.in. 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:

<p>Ad. 1)</p> <p style="text-align: center;">RAPORT Nr PKBWK 01/2022 z postępowania w sprawie poważnego wypadku kolejowego zaistniałego w dniu 04 kwietnia 2021 r. o godz. 09:10 na szlaku Oborniki Wielkopolskie - Rogoźno Wielkopolskie, w torze nr 1, na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii D w km 30,453 linii kolejowej nr 354 Poznań Główny POD - Piła Główna</p>	
<p>Zalecenia Państwowej Komisji Badań Wypadków Kolejowych przekazane w raporcie</p>	<p>Z „Informacji o realizacji zaleceń PKBWK w roku 2022” (pismo UTK nr DPN-WDZK.464.9.2023.1.EK z dnia 27 kwietnia 2023 r.) wynika, że Prezes UTK pismem UTK nr DPN-WDZK.47.12.2022.2.KG z dnia 29 marca 2022 r. – 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. w celu zapewnienia bezpieczeństwa w rejonie przejazdu kolejowo-drogowego zrealizuje ustalenia dotyczące podwyższenia kategorii przejazdu wynikające z Protokołu nr IZ16KI.505.36.2021 z dnia 20.04.2021 r.</p>	<p>PKBWK 01/2022_1 Zarządca infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w celu zapewnienia bezpieczeństwa w rejonie przejazdu kolejowo-drogowego zrealizuje ustalenia dotyczące podwyższenia kategorii przejazdu wynikające z protokołu nr IZ16KI.505.36.2021 z dnia 20 kwietnia 2021 r.</p>
<p>2. Zarządcy infrastruktury podejmą działania w zakresie skuteczności nadzoru nad realizacją procedur SMS lub przepisów wewnętrznych. W przypadku zmian parametrów linii kolejowej dotyczących zwiększenia prędkości pociągów w rejonie przejazdów kolejowo-drogowych należy przeprowadzać ocenę znaczenia zmiany indywidualnie dla każdego ze skrzyżowań w poziomie szyn</p>	<p>PKBWK 01/2022_2 Autoryzowani zarządcy infrastruktury oraz Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o. podejmą działania w zakresie skuteczności nadzoru nad realizacją procedur SMS lub przepisów wewnętrznych. W przypadku zmian parametrów linii kolejowej dotyczących zwiększenia prędkości pociągów w rejonie przejazdów kolejowo-drogowych należy przeprowadzać ocenę znaczenia zmiany indywidualnie dla każdego ze skrzyżowań w poziomie szyn.</p>
<p>3. Zarządcy infrastruktury podejmą działania mające na celu poprawę jakości i dogłębności kontroli, badań diagnostycznych i sposobu pomiarów trójkąta widoczności przejazdów kolejowo-drogowych. Podczas pomiarów trójkątów widoczności należy brać pod uwagę fakt, że widoczność czoła pociągu z 5 metrów od skrajnej szyny musi być ciągła (nie przesłonięta przez jakiegokolwiek obiekt w trakcie zbliżania się pociągu do przejazdu kolejowo-drogowego) i musi obejmować latarnie sygnałowe jego czoła. W przypadku niezachowania tego warunku, należy ograniczyć prędkość pociągów w rejonie przejazdów kolejowo-drogowych zgodnie z obowiązującymi przepisami.</p>	<p>PKBWK 01/2022_3 Autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej, użytkownicy bocznic kolejowych, operatorzy kolei wąskotorowych oraz Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o. podejmą działania mające na celu poprawę jakości i dogłębności kontroli, badań diagnostycznych i sposobu pomiarów trójkąta widoczności przejazdów kolejowo-drogowych. Podczas pomiarów trójkątów widoczności należy brać pod uwagę fakt, że widoczność czoła pociągu z 5 metrów od skrajnej szyny musi być ciągła (nieprzesłonięta przez jakiegokolwiek obiekt w trakcie zbliżania się pociągu do przejazdu kolejowo-drogowego) i musi obejmować latarnie sygnałowe jego czoła. W przypadku niezachowania tego warunku, należy ograniczyć prędkość pociągów w rejonie przejazdów kolejowo-drogowych zgodnie z obowiązującymi przepisami.</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 4. **Analiza informacji o realizacji zaleceń z Raportu Nr PKBWK 01/2022 przekazanych przez Prezesa UTK podmiotom rynku kolejowego (wg informacji od Prezesa UTK)**

Analiza statystyczna informacji o realizacji zaleceń z Raportu PKBWK 01/2022	
Liczba adresatów zaleceń	314
Odpowiedzi udzielone w terminie	247
Brak odpowiedzi w terminie	67
Liczba wezwań skierowanych do podmiotów	67
Liczba odpowiedzi udzielonych po wezwaniu	35
Brak odpowiedzi na wezwanie	32

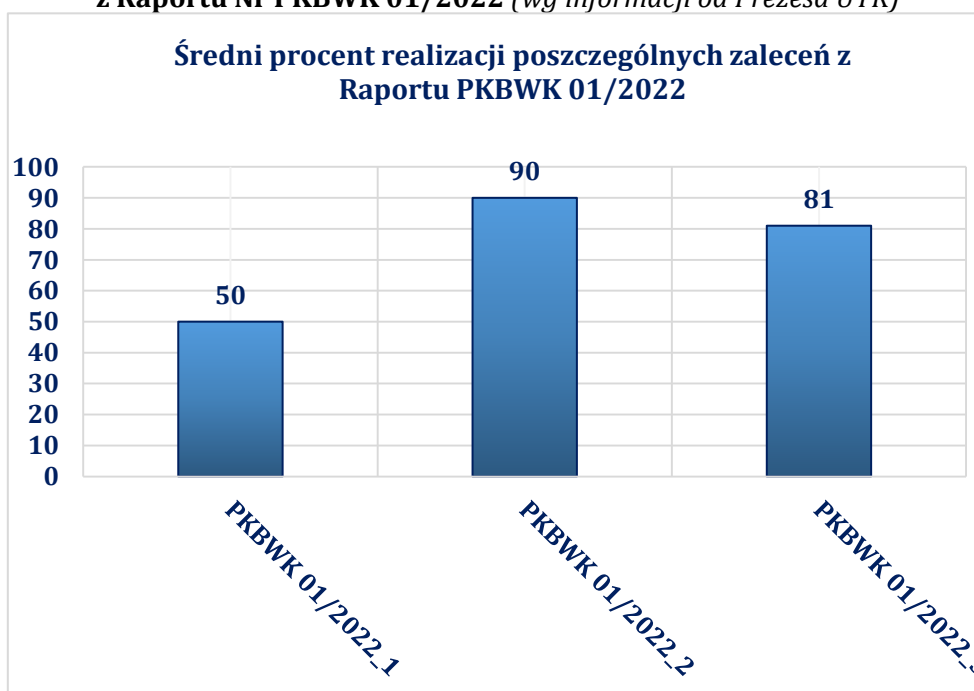


brak odpowiedzi 10%
odpowiedzi po wezwaniu 11%
udzielono odpowiedzi 79%

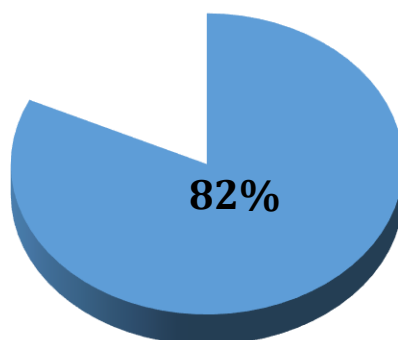
Tabela 5. **Ocena udzielonych informacji na temat realizacji zaleceń z Raportu Nr PKBWK 01/2022 przekazanych przez Prezesa UTK podmiotom rynku kolejowego (wg informacji od Prezesa UTK)**

Ocena udzielonych informacji o realizacji zaleceń z Raportu PKBWK 01/2022			
Zalecenia	PKBWK 01 /2022_1	PKBWK 01 /2022_2	PKBWK 01 /2022_3
Oceniono pozytywnie	1	15	247
Odpowiedź niekompletna	0	2	35
Średni procent realizacji zalecenia	50	90	81

Wykres 6. **Średni procent realizacji poszczególnych zaleceń przekazanych przez Prezesa UTK - z Raportu Nr PKBWK 01/2022 (wg informacji od Prezesa UTK)**



Wykres 7. Średni procent realizacji zaleceń przekazanych przez Prezesa UTK - z Raportu Nr PKBWK 01/2022 (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 01/2022 – na podstawie informacji przekazanych do PKBWK w marcu 2023 r.

Zalecenia wynikające z Raportu nr PKBWK 01/2022 (wyd. w 2022 r.)	Podmiot będący adresatem zalecenia	Data realizacji zalecenia	Średni procent (%) zrealizowanego zalecenia przez podmioty wymienione w kolumnie 2/(etap realizacji)
1	2	3	4
Zalecenie 1	1) PKP PLK S.A.	2023-12-31	50 (% – w trakcie realizacji przez PKP PLK)
Zalecenie 2	2) ZI + 3) WKD Sp. z o.o. PKP PLK	..... 2022-12-31	90 (% – w trakcie realizacji przez: ZI + WKD)*) 100 (% – zrealizowano przez PKP PLK)
Zalecenie 3	(2) ZI + 4) UŻb + 5) OKW + WKD) PKP PLK	..... 2022-12-31	81 (% – w trakcie realizacji przez: ZI + UŻb + OKW + WKD)*) 100 (% – zrealizowano przez PKP PLK)

*) wg Informacji o realizacji zaleceń PKBWK za rok 2022 r. – przekazanych z UTK pismem – DPN-WDZK.464.9.2023.1.EK z dnia 2023-04-27 – (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) UŻb – użytkownicy bocznic kolejowych

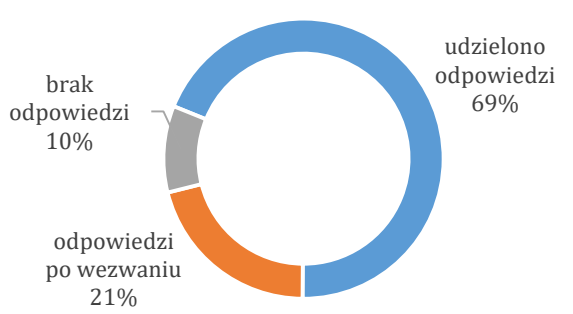
5) OKW – oznacza: operatora kolei wąskotorowej – zwany dalej „OKW”

Ad. 2) RAPORT Nr PKBWK 02/2022 z postępowania w sprawie wypadku kolejowego zaistniałego 26 lutego 2021 r. godz. 09:32 na stacji Grodzisko Dolne, tor nr 2, w km 163,756 linii kolejowej nr 68 Lublin Główny – Przeworsk	
Zalecenia Państwowej Komisji Badań Wypadków Kolejowych przekazane w raporcie	Z „Informacji o realizacji zaleceń PKBWK za rok 2022” (pismo UTK DPN-WDZK.464.9.2023.1.EK z dnia 27 kwietnia 2023 r.) wynika, że Prezes UTK pismem UTK nr DPN-WDZK.47.14.2022.3.KG z dnia 06 maja 2022 r. – przekazał zalecenia podmiotom rynku i dokonał analizy informacji o realizacji nw. zaleceń
	Treść zaleceń przekazanych do realizacji przez Prezesa UTK
1. Zarządcy infrastruktury spowodują, że dyżurni ruchu w przypadku, gdy udzielać będą informacji prowadzącym pojazdy kolejowe o konieczności przepuszczenia pociągów, powinni informować ich na bieżąco o zmianie organizacji ruchu na stacji.	PKBWK 02/2022_1 Autoryzowani zarządcy infrastruktury spowodują, że dyżurni ruchu w przypadku, gdy udzielać będą informacji prowadzącym pojazdy kolejowe o konieczności przepuszczenia pociągów, powinni informować ich na bieżąco o zmianie organizacji ruchu na stacji.
2. Dla zapewnienia widoczności semafora D na stacji Grodzisko Dolne PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Rzeszowie przestawi słup sieci trakcyjnej lokata 163-44 w rejonie okręgu nastawczego GD1.	PKBWK 02/2022_2 Dla zapewnienia widoczności semafora D na stacji Grodzisko Dolne PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Rzeszowie przestawi słup sieci trakcyjnej lokata 163-44 w rejonie okręgu nastawczego GD1.
3. Zarządcy infrastruktury wykonają nadzwyczajne sprawdzenie widoczności semaforów kształtowych w porze dziennej i nocnej na stacjach z siecią trakcyjną w torach głównych zasadniczych i dodatkowych.	PKBWK 02/2022_3 Autoryzowani zarządcy infrastruktury wykonają nadzwyczajne sprawdzenie widoczności semaforów kształtowych w porze dziennej i nocnej na stacjach z siecią trakcyjną w torach głównych zasadniczych i dodatkowych.
4. Przewoźnicy kolejowi podejmą działania odnośnie poprawy bezpieczeństwa pasażerów w pociągach poprzez odpowiednie zamocowanie stolików w wagonach bezprzedziałowych pasażerskich gwarantując bezpieczeństwo podróżnych.	PKBWK 02/2022_4 Certyfikowani przewoźnicy kolejowi pasażerscy podejmą działania w celu poprawy bezpieczeństwa pasażerów w pociągach poprzez odpowiednie zamocowanie stolików w wagonach bezprzedziałowych pasażerskich, gwarantując bezpieczeństwo podróżnych.
5. Zarządca infrastruktury zrealizuje zalecenie określone w protokole z badań diagnostycznych urządzeń sterowania ruchem kolejowym (Protokół nr IZATA-1/3-22-068/2019 z dnia 21.06.2021) o treści:	PKBWK 02/2022_5 Zarządca infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A zrealizuje zalecenie określone w protokole z badań diagnostycznych urządzeń sterowania ruchem kolejowym (Protokół nr IZATA-1/3-22-068/2019 z dnia 21 czerwca 2021 r.) o treści:

<p>„Przewidzieć remont urządzeń srk, wymianę semaforów kształtowych na świetlne oraz zabudowę blokady Eap na przyległych szlakach do stacji Tryńcza-Leżajsk”.</p>	<p>„Przewidzieć remont urządzeń srk, wymianę semaforów kształtowych na świetlne oraz zabudowę blokady Eap na przyległych szlakach do stacji Tryńcza-Leżajsk”.</p>
<p>6. W celu zapewnienia bezpieczeństwa ruchu pociągów w przebiegach a¹ b2 i a²₃ PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Rzeszowie przywróci stan techniczny infrastruktury na stacji Grodzisko Dolne do aktualnie istniejącej dokumentacji technicznej.</p>	<p>PKBWK 02/2022_6 W celu zapewnienia bezpieczeństwa ruchu pociągów w przebiegach a¹, b2 i a²₃ PKP Polskie Linie Kolejowe S.A Zakład Linii Kolejowych w Rzeszowie przywróci stan techniczny infrastruktury na stacji Grodzisko Dolne do aktualnie istniejącej dokumentacji technicznej.</p>
<p>7. Przewoźnicy kolejowi i zarządcy infrastruktury wprowadzą regulacje wewnętrzne w zakresie ograniczenia korzystania z urządzeń multimedialnych niezwiązanych z prowadzeniem ruchu kolejowego przez drużyny pociągowe i personel obsługi posterunków ruchu w czasie pracy, utrudniającym prawidłowy odbiór nadawanych sygnałów akustycznych i komunikatów głosowych oraz ujmą to zagadnienie w programie pouczeń okresowych.</p>	<p>PKBWK 02/2021_7 Certyfikowani przewoźnicy kolejowi, autoryzowani zarządcy infrastruktury, użytkownicy bocznic kolejowych, operatorzy kolei wąskotorowych oraz podmioty zwolnione z obowiązku uzyskania certyfikatu lub autoryzacji bezpieczeństwa, uprawnione do prowadzenia działalności na podstawie świadectwa bezpieczeństwa wprowadzą regulacje wewnętrzne w zakresie ograniczenia korzystania z urządzeń multimedialnych niezwiązanych z prowadzeniem ruchu kolejowego przez drużyny pociągowe i personel obsługi posterunków ruchu w czasie pracy, utrudniającym prawidłowy odbiór nadawanych sygnałów akustycznych i komunikatów głosowych oraz ujmą to zagadnienie w programie pouczeń okresowych.</p>
<p>8. Przewoźnik kolejowy LOTOS Kolej Sp. z o. o. wdroży polecenie Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego nr DBK-550/R03/KB/12 z dnia 30.05.2012 r., skierowanego do przewoźników kolejowych o obowiązku zainstalowania urządzeń rejestrujących przedpole jazdy – kamer cyfrowych lub wideo rejestratorów w pojazdach kolejowych nowo budowanych i będących w eksploatacji, zgodnie z rekomendacją PKBWK – Nr PKBWK-076-305/RL/R/11 z dnia 22.11.2011 roku.</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 02/2022 przekazanych przez Prezesa UTK podmiotom rynku kolejowego (wg informacji od Prezesa UTK)**

Analiza statystyczna informacji o realizacji zaleceń z Raportu PKBWK 02/2022	
Liczba adresatów zaleceń	722
Odpowiedzi udzielone w terminie	498
Brak odpowiedzi w terminie	224
Liczba wezwań skierowanych do podmiotów	224
Liczba odpowiedzi udzielonych po wezwaniu	154
Brak odpowiedzi na wezwanie	70

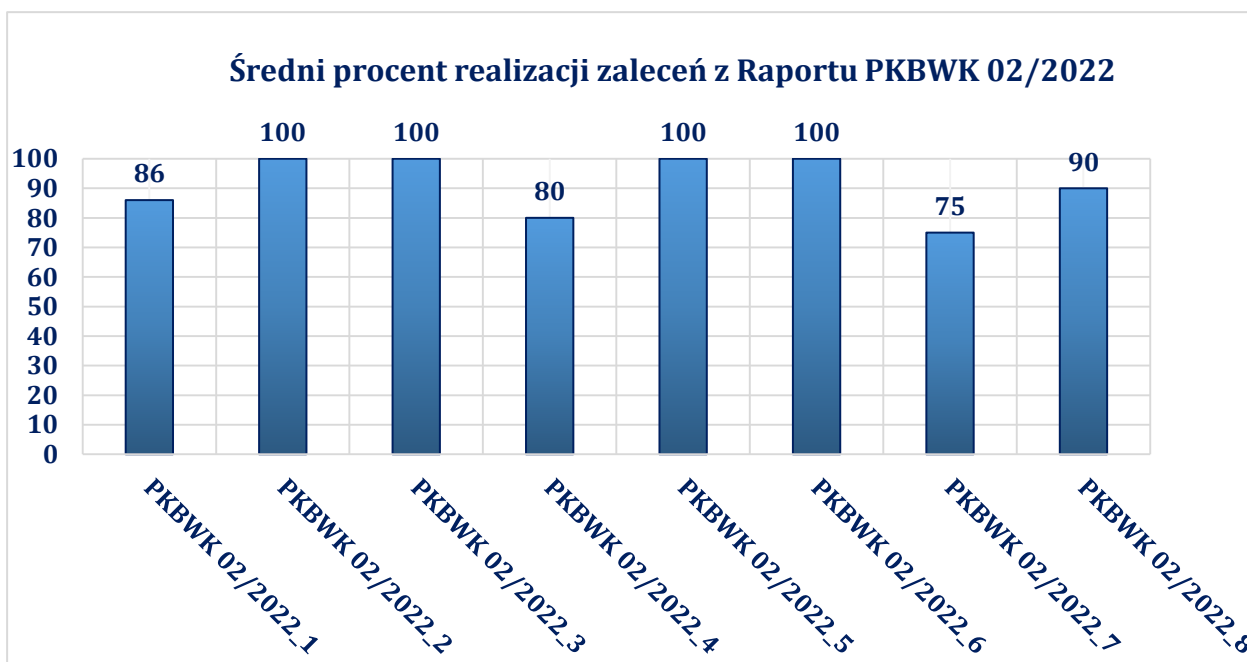


brak odpowiedzi 10%
odpowiedzi po wezwaniu 21%
udzielono odpowiedzi 69%

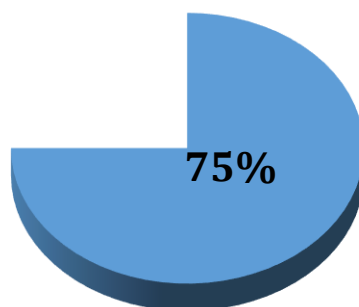
Tabela 8. **Ocena udzielonych informacji na temat realizacji zaleceń z Raportu Nr PKBWK 02/2022 przekazanych przez Prezesa UTK podmiotom rynku kolejowego (wg informacji od Prezesa UTK)**

Ocena udzielonych informacji o realizacji zaleceń z Raportu PKBWK 02/2022								
Zalecenia	PKBWK 02 /2022_1	PKBWK 02 /2022_2	PKBWK 02 /2022_3	PKBWK 02 /2022_4	PKBWK 02 /2022_5	PKBWK 02 /2022_6	PKBWK 02 /2021_7	PKBWK 02 /2021_8
Oceniono pozytywnie	13	1	9	56	1	1	505	1
Odpowiedź niekompletna	0	0	0	2	0	0	141	1
Średni procent realizacji zalecenia	86	100	100	80	100	100	75	90

Wykres 8. **Średni procent realizacji poszczególnych zaleceń przekazanych przez Prezesa UTK - z Raportu Nr PKBWK 02/2022 (wg informacji od Prezesa UTK)**



Wykres 9. Średni procent realizacji zaleceń przekazanych przez Prezesa UTK
- z Raportu Nr PKBWK 02/2022 (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 9. Realizacja zaleceń przez podmioty wymienione przez Komisję w Raporcie nr PKBWK 02/2022 – na podstawie informacji przekazanych do PKBWK w marcu 2023 r.

Zalecenia wynikające z Raportu nr PKBWK 02/2022 (wyd. w 2022 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	..... 2022-12-31	86 (% – w trakcie realizacji przez ZI) ^{*)} 100 (% – zrealizowano przez PKP PLK)
Zalecenie 2	⁶⁾ PKP PLK ZLK w Rzeszowie	2022-12-22	100 (% – zrealizowano przez PKP PLK ZLK w Rzeszowie)
Zalecenie 3	ZI PKP PLK	..... 2022-09-30	100 (% – zrealizowano przez ZI) ^{*)} 100 (% – zrealizowano – przez PKP PLK)
Zalecenie 4	⁷⁾ PK	.....	80 (% – w trakcie realizacji przez PK) ^{*)}
Zalecenie 5	PKP PLK	2022-12-30	100 (% – zrealizowano – przez PKP PLK)
Zalecenie 6	PKP PLK ZLK w Rzeszowie	2022-09-30	100 (% – zrealizowano przez PKP PLK ZLK w Rzeszowie)
Zalecenie 7	(PK + ZI + UŻb + OKW + ⁸⁾ podmioty zwolnione)	.....	75 (% – w trakcie realizacji przez: PK + ZI + UŻb +OKW + podmioty zwolnione) ^{*)}
Zalecenie 8	LOTOS Kolej Sp. z o.o.	2022-12-31	100 (% – zrealizowano przez LOTOS Kolej Sp. z o.o.)

^{*)} wg Informacji o realizacji zaleceń PKBWK za rok 2022 r. – przekazanych z UTK pismem – DPN-WDZK.464.9.2023.1.EK z dnia 2023-04-27 – (dotyczy realizacji zaleceń przekazanych przez Prezesa UTK podmiotom rynku kolejowego)

⁶⁾ PKP PLK ZLK w Rzeszowie - oznacza: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Rzeszowie

⁷⁾ PK – oznacza: certyfikowany przewoźnik kolejowy

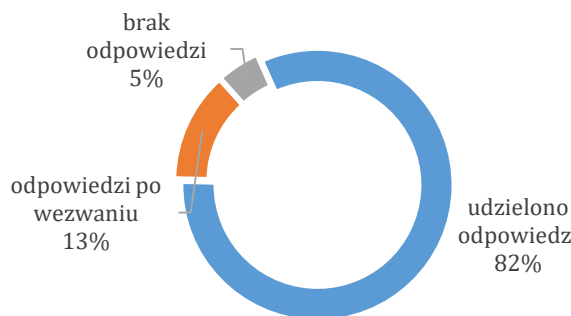
⁸⁾ „podmioty zwolnione”: oznacza: podmioty zwolnione z obowiązku uzyskania certyfikatu lub autoryzacji bezpieczeństwa uprawnione do prowadzenia działalności na podstawie świadectwa bezpieczeństwa

Ad. 3) RAPORT Nr PKBWK 03/2022 z postępowania w sprawie wypadku kolejowego zaistniałego 30 kwietnia 2020 r. o godz. 11:50 na szlaku Świdnica Kraszowice – Jedlina Zdrój w km 60,885 linii kolejowej nr 285 Wrocław Główny – Świdnica Przedmieście	
Zalecenia Państwowej Komisji Badań Wypadków Kolejowych przekazane w raporcie	Z „Informacji o realizacji zaleceń PKBWK za rok 2022” (pismo UTK DPN-WDZK.464.9.2023.1.EK z dnia 27 kwietnia 2023 r.) wynika, że Prezes UTK pismem UTK nr DPN-WDZK.464.2.2022.2.KG z dnia 03 czerwca 2022 r. – przekazał zalecenia podmiotom rynku i dokonał analizy informacji o realizacji nw. zaleceń
Treść zaleceń przekazanych do realizacji przez Prezesa UTK	
1. Dysponenci pojazdów specjalnych wdrożą zalecenie nr 4 z Raportu PKBWK/03/2020, odnoszące się do wyposażenia pojazdów specjalnych w rejestrator pokładowy parametrów jazdy oraz dodatkowo podejmą działania celem doposażenia tych pojazdów w rejestratory obrazu przedpola jazdy i pracy.	PKBWK 03/2022_1 Dysponenci pojazdów specjalnych wdrożą zalecenie nr 4 z Raportu PKBWK/03/2020, odnoszące się do wyposażenia pojazdów specjalnych w rejestrator pokładowy parametrów jazdy oraz dodatkowo podejmą działania celem doposażenia tych pojazdów w rejestratory obrazu przedpola jazdy i pracy.
2. Autoryzowani zarządcy infrastruktury opracują zasady prowadzenia robót na spadku linii kolejowej z wykorzystaniem pojazdów specjalnych samojezdnych będących w składzie z innymi pojazdami kolejowymi bez napędu, do stosowania, których będą zobligowane przedsiębiorstwa wykonujące prace remontowe i utrzymaniowe oraz zapewnią mechanizmy nadzoru nad stosowaniem tej procedury.	PKBWK 03/2022_2 Autoryzowani zarządcy infrastruktury opracują zasady prowadzenia robót na spadku linii kolejowej z wykorzystaniem pojazdów specjalnych samojezdnych będących w składzie z innymi pojazdami kolejowymi bez napędu, do stosowania których będą zobligowane przedsiębiorstwa wykonujące prace remontowe i utrzymaniowe oraz zapewnią mechanizmy nadzoru nad stosowaniem tej procedury.
3. Przedsiębiorstwa wykonywujące prace remontowe i utrzymaniowe na terenie infrastruktury kolejowej, zorganizowane w sposób długoterminowy, uniemożliwiający bezpośredni kontakt z pracownikami, będą realizować system kontroli w zakresie dyscypliny pracy i przestrzegania przepisów i instrukcji, a w szczególności prowadzenia ruchu, wykonywania prac oraz stanu psychofizycznego pracowników.	PKBWK 03/2022_3 Autoryzowani zarządcy infrastruktury przeکاżą przedsiębiorstwom wykonującym prace remontowe i utrzymaniowe na terenie ich infrastruktury kolejowej zalecenie o treści: „Przedsiębiorstwa wykonujące prace remontowe i utrzymaniowe na terenie infrastruktury kolejowej zorganizowane w sposób długoterminowy, uniemożliwiający bezpośredni kontakt z pracownikami, będą realizować system kontroli w zakresie dyscypliny pracy i przestrzegania przepisów i instrukcji, a w szczególności prowadzenia ruchu, wykonywania prac oraz stanu psychofizycznego pracowników” oraz wdrożą mechanizmy nadzoru nad wykonaniem tego zalecenia.
4. Zarządcy infrastruktury: a. nieposiadający stosownych przepisów dotyczących prac maszyn i urządzeń poruszających się po tym samym torze, w tym samym czasie w różnych lokalizacjach opracują te przepisy dotyczące wzajemnego	PKBWK 03/2022_4 Autoryzowani zarządcy infrastruktury: a. nieposiadający stosownych przepisów dotyczących prac maszyn i urządzeń poruszających się po tym samym torze, w tym samym czasie

<p>komunikowania się w tych sytuacjach pracy oraz wdrożą je do stosowania,</p> <p>b. posiadający powyższe przepisy przeprowadzą szkolenia przypominające o obowiązujących zasadach.</p>	<p>w różnych lokalizacjach opracują te przepisy dotyczące wzajemnego komunikowania się w tych sytuacjach pracy oraz wdrożą je do stosowania,</p> <p>b. posiadający powyższe przepisy przeprowadzą szkolenia przypominające o obowiązujących zasadach.</p>
<p>5. Autoryzowani zarządcy infrastruktury, opracowując specyfikacje warunków zamówienia w związku z planowanymi pracami inwestycyjnymi/modernizacyjnymi uwzględnią wydane zalecenia dotyczące:</p> <p>a. wyposażenia torowych samojezdnych maszyn do zgrzewania szyn w rejestratory parametrów jazdy i rejestratory obrazu przedpola jazdy i pracy,</p> <p>b. wyposażenia pracowników w urządzenia radioł łączności.</p>	<p>PKBWK 03/2022_5 Autoryzowani zarządcy infrastruktury opracowując specyfikacje warunków zamówienia w związku z planowanymi pracami inwestycyjnymi /modernizacyjnymi uwzględnią wydane zalecenia dotyczące:</p> <p>a. wyposażenia torowych samojezdnych maszyn do zgrzewania szyn w rejestratory parametrów jazdy i rejestratory obrazu przedpola jazdy i pracy,</p> <p>b. wyposażenia pracowników w urządzenia radioł łączności.</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 10. **Analiza informacji o realizacji zaleceń z Raportu Nr PKBWK 03/2022 przekazanych przez Prezesa UTK podmiotom rynku kolejowego (wg informacji od Prezesa UTK)**

Analiza statystyczna informacji o realizacji zaleceń z Raportu PKBWK 03/2022	
Liczba adresatów zaleceń	55
Odpowiedzi udzielone w terminie	45
Brak odpowiedzi w terminie	10
Liczba wezwań skierowanych do podmiotów	10
Liczba odpowiedzi udzielonych po wezwaniu	7
Brak odpowiedzi na wezwanie	3



brak odpowiedzi 5%

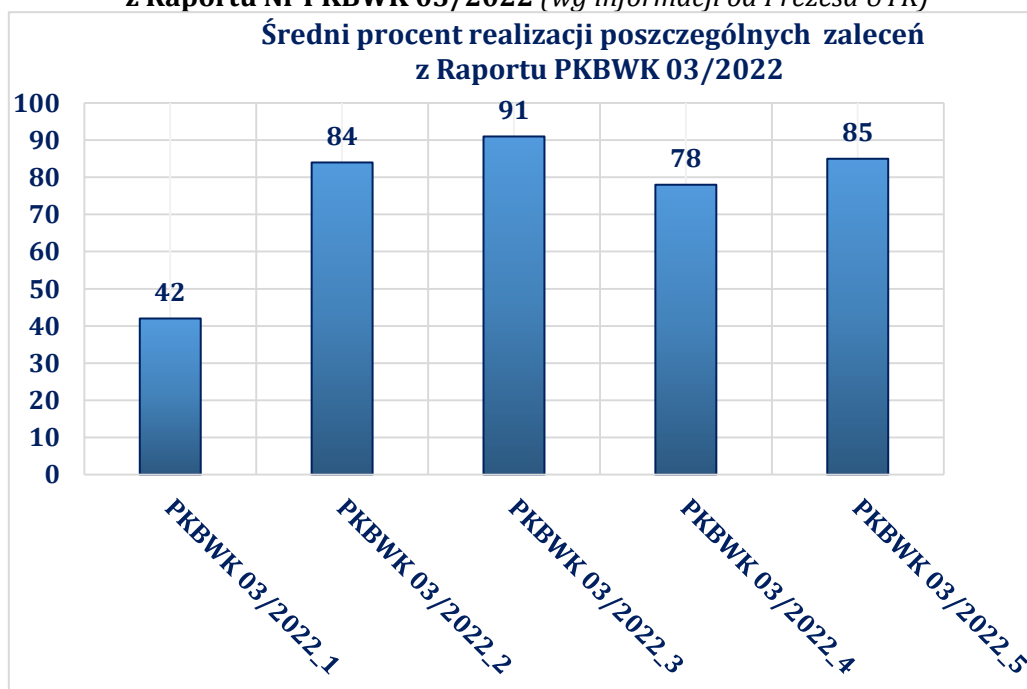
odpowiedzi po wezwaniu 13%

udzielono odpowiedzi 82%

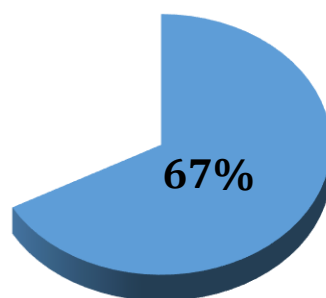
Tabela 11. **Ocena udzielonych informacji na temat realizacji zaleceń z Raportu Nr PKBWK 03/2022 przekazanych przez Prezesa UTK podmiotom rynku kolejowego (wg informacji od Prezesa UTK)**

Ocena udzielonych informacji o realizacji zaleceń z Raportu PKBWK 03/2022					
Zalecenia	PKBWK 03 /2022_1	PKBWK 03 /2022_2	PKBWK 03 /2022_3	PKBWK 03 /2022_4	PKBWK 03 /2022_5
Oceniono pozytywnie	41	12	11	11	11
Odpowiedź niewystarczająca	5	0	0	0	0
Średni procent realizacji zalecenia	42	84	91	78	85

Wykres 10. **Średni procent realizacji poszczególnych zaleceń przekazanych przez Prezesa UTK - z Raportu Nr PKBWK 03/2022 (wg informacji od Prezesa UTK)**



Wykres 11. Średni procent realizacji zaleceń przekazanych przez Prezesa UTK - z Raportu Nr PKBWK 03/2022 (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 03/2022 – na podstawie informacji przekazanych do PKBWK w marcu 2023 r.

Zalecenia wynikające z Raportu nr PKBWK 03/2022 (wyd. w 2022 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	⁹⁾ DPS	.....	42 (% – w trakcie realizacji przez DPS) ^{*)}
Zalecenie 2	ZI	.....	84 (% – w trakcie realizacji przez ZI) ^{*)}
Zalecenie 3	ZI	.....	91 (% – w trakcie realizacji przez ZI) ^{*)}
Zalecenie 4	ZI	.....	78 (% – w trakcie realizacji przez ZI) ^{*)}
Zalecenie 5	ZI	.....	85 (% – w trakcie realizacji przez ZI) ^{*)}

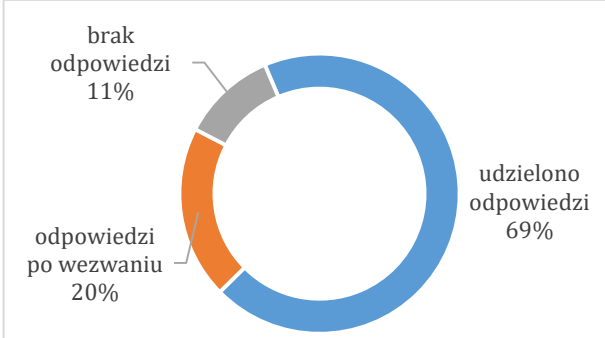
^{*)} wg Informacji o realizacji zaleceń PKBWK za rok 2022 r. – przekazanych z UTK pismem – DPN-WDZK.464.9.2023.1.EK z dnia 2023-04-27 – (dotyczy realizacji zaleceń przekazanych przez Prezesa UTK podmiotom rynku kolejowego)

⁹⁾ DPS – oznacza: dysponentów pojazdów specjalnych

<p>Ad. 4)</p> <p style="text-align: center;">RAPORT Nr PKBWK 04/2022 z postępowania w sprawie wypadku kolejowego zaistniałego 29 lipca 2021 r. o godz. 06:15 na szlaku Szczecin Gumieńce - Tantow, w torze nr 1, na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii C w km 7,585, linii kolejowej nr 409 Szczecin Gumieńce — Granica Państwa (Tantow)</p>	
<p>Zalecenia Państwowej Komisji Badań Wypadków Kolejowych przekazane w raporcie</p>	<p>Z „Informacji o realizacji zaleceń PKBWK za rok 2022” (pismo UTK DPN-WDZK.464.9.2023.20.2022.1.EK z dnia 27 kwietnia 2023 r.) wynika, że Prezes UTK pismem UTK nr DPN-WDZK.464.4.2022.2.MF z dnia 08 czerwca 2022 r. – 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. Wójt Gminy Kołbaskowo wdroży działania w zakresie likwidacji obecnego połączenia drogi powiatowej nr 3492Z z dojazdem do żwirowni poprzez budowę drogi, zgodnie z projektem budowlanym nr P-872/2017 „Budowa drogi gminnej do terenów inwestycyjnych usługowo-produkcyjnych w obrębie Barnisław”, zatwierdzonym przez Starostę Polickiego.</p>	<p>Zalecenie nie dotyczy Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, który sprawuje ustawowy nadzór nad zarządcami infrastruktury i przewoźnikami kolejowymi.</p>
<p>2. Do czasu likwidacji obecnego połączenia drogi powiatowej nr 3492Z z dojazdem do żwirowni, zarządca drogi powiatowej opracuje i wprowadzi nową organizację ruchu w rejonie dojazdów do skrzyżowania kolejowo-drogowego gwarantującą poprawę bezpieczeństwa ruchu.</p>	<p>Zalecenie nie dotyczy Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, który sprawuje ustawowy nadzór nad zarządcami infrastruktury i przewoźnikami kolejowymi.</p>
<p>3. Zarządca infrastruktury PKP PLK S.A. w celu poprawy bezpieczeństwa w rejonie przejazdu kolejowo-drogowego w km 7,585 podejmie działania zmierzające do podwyższenia kategorii tego przejazdu.</p>	<p>PKBWK 04/2022_1 Zarządca infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w celu poprawy bezpieczeństwa w rejonie przejazdu kolejowo-drogowego w km 7,585 podejmie działania zmierzające do podwyższenia kategorii tego przejazdu.</p>
<p>4. Zarządcy infrastruktury podejmą działania w zakresie wprowadzenia mechanizmów powodujących realizację wniosków i zaleceń z przeglądów diagnostycznych na przejazdach kolejowo-drogowych.</p>	<p>PKBWK 04/2022_2 Autoryzowani zarządcy infrastruktury, użytkownicy bocznic kolejowych, operatorzy kolei wąskotorowych oraz podmioty zwolnione z obowiązku uzyskania autoryzacji bezpieczeństwa uprawnione do prowadzenia działalności na podstawie świadectwa bezpieczeństwa podejmą działania w zakresie wprowadzenia mechanizmów powodujących realizację wniosków i zaleceń z przeglądów diagnostycznych na przejazdach kolejowo-drogowych.</p>
<p>Zalecenia nr 1 i 2 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 zarządcy drogi.</p> <p>Zalecenia nr 3 i 4 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>	

Tabela 13. **Analiza informacji o realizacji zaleceń z Raportu Nr PKBWK 04/2022 przekazanych przez Prezesa UTK podmiotom rynku kolejowego (wg informacji od Prezesa UTK)**

Analiza statystyczna informacji o realizacji zaleceń z Raportu PKBWK 04/2022	
Liczba adresatów zaleceń	595
Odpowiedzi udzielone w terminie	409
Brak odpowiedzi w terminie	186
Liczba wezwań skierowanych do podmiotów	186
Liczba odpowiedzi udzielonych po wezwaniu	119
Brak odpowiedzi na wezwanie	67



brak odpowiedzi 11%

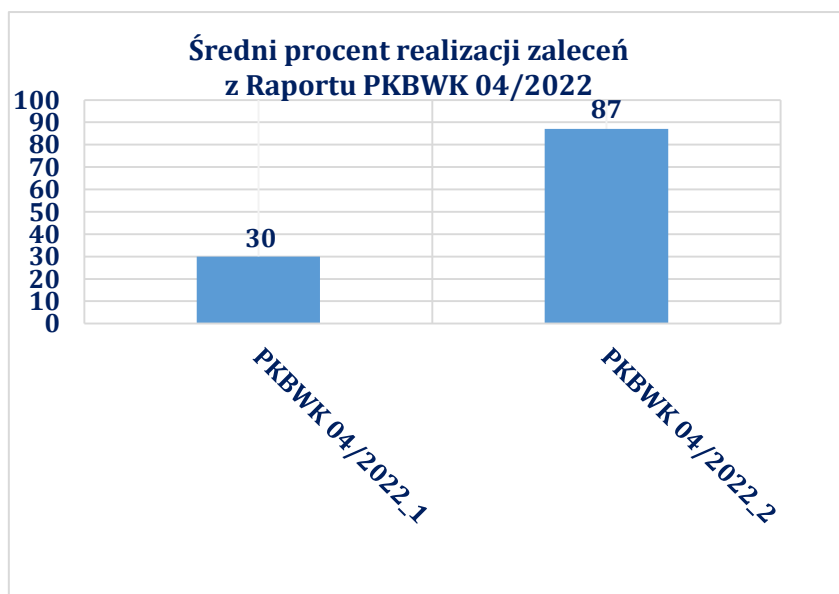
odpowiedzi po wezwaniu 20%

udzielono odpowiedzi 69%

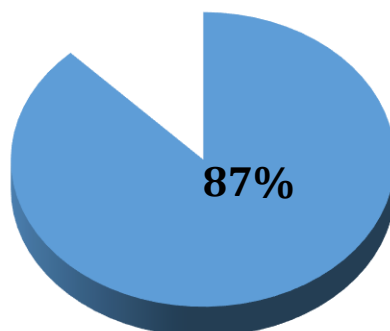
Tabela 14. **Ocena udzielonych informacji na temat realizacji zaleceń z Raportu Nr PKBWK 04/2022 przekazanych przez Prezesa UTK podmiotom rynku kolejowego (wg informacji od Prezesa UTK)**

Ocena udzielonych informacji o realizacji zaleceń z Raportu PKBWK 04/2022		
Zalecenia	PKBWK 04 /2022_1	PKBWK 04 /2022_2
Oceniono pozytywnie	1	426
Odpowiedź niekompletna	0	102
Średni procent realizacji zalecenia	30	87

Wykres 12. **Średni procent realizacji poszczególnych zaleceń przekazanych przez Prezesa UTK - z Raportu Nr PKBWK 04/2022 (wg informacji od Prezesa UTK)**



Wykres 13. Średni procent realizacji zaleceń przekazanych przez Prezesa UTK
- z Raportu Nr PKBWK 04/2022 (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 04/2022 – na podstawie informacji przekazanych do PKBWK w marcu 2023 r.

Zalecenia wynikające z Raportu nr PKBWK 04/2022 (wyd. w 2022 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	Zarządca drogi gminnej, Wójt Gminy Kołbaskowo	10)	100%
Zalecenie 2	Zarządca drogi powiatowej, Starostwo Powiatowe w Policach	11)	100%
Zalecenie 3	PKP PLK	2023-12-31	30 (% – w trakcie realizacji przez PKP PLK)
Zalecenie 4	(ZI + UŻb + OKW + podmioty zwolnione) PKP PLK	..... 2022-12-31	87 (% – w trakcie realizacji przez: ZI + UŻb + OKW + podmioty zwolnione) *) 100 (% – zrealizowano przez PKP PLK)

*) wg Informacji o realizacji zaleceń PKBWK za rok 2022 r. – przekazanych z UTK pismem – DPN-WDZK.464.9.2023.1.EK z dnia 2023-04-27 – (dotyczy realizacji zaleceń przekazanych przez Prezesa UTK podmiotom rynku kolejowego)

10) Pismem nr PKBWK.4631.7.18.2021 z dnia 18 maja 2022 r. Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych zgodnie art. 28l ust. 4 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz.U. z 2021 r. poz. 1984 z późn. zm.), przekazała Wójtowi Gminy Kołbaskowo w Kołbaskowie informację o zakończeniu postępowania w sprawie wypadku zaistniałego w dniu 29 lipca 2021 r. o godz. 06:15 na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii C, zlokalizowanym na szlaku Szczecin Gumieńce – Tantow, w torze nr 1, w km 60,885 linii kolejowej nr 409 Szczecin Gumieńce – Granica Państwa (Tantow) wraz z Raportem PKBWK 04/2022 zawierającym „Zalecenie Nr 1” kierowane do zarządcy drogi gminnej. Realizacja „Zalecenia Nr 1” potwierdzona została przez Gminę Kołbaskowo e-mailem w dniu 17 sierpnia 2023 r.

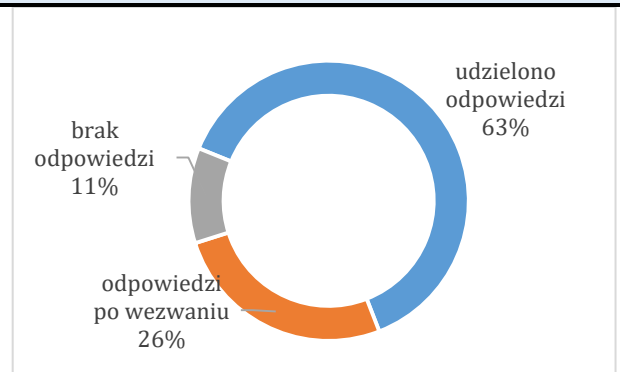
11) Pismem nr PKBWK.4631.7.19.2021 z dnia 18 maja 2022 r. Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych zgodnie art. 28l ust. 4 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz.U. z 2021 r. poz. 1984 z późn. zm.), przekazała Staroście Polickiemu w Policach informację o zakończeniu postępowania w sprawie wypadku zaistniałego w dniu 29 lipca 2021 r. o godz. 06:15 na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii C, zlokalizowanym na szlaku Szczecin Gumieńce – Tantow, w torze nr 1, w km 60,885 linii kolejowej nr 409 Szczecin Gumieńce – Granica Państwa (Tantow) wraz z Raportem PKBWK 04/2022 zawierającym „Zalecenie Nr 2” kierowane do zarządcy drogi powiatowej. Realizacja „Zalecenia Nr 2” potwierdzona została e-mailem w dniu 08 września 2023 r. przez Starostwo Powiatowe w Policach.

<p>Ad. 5)</p> <p style="text-align: center;">RAPORT Nr PKBWK 05/2022 z postępowania w sprawie poważnego wypadku zaistniałego 15 czerwca 2021 r. o godz. 10:05 na stacji Kochanówka Pustków w torze nr 1, na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii C w km 313,328 linii kolejowej nr 25 Łódź Kaliska - Dębica</p>	
<p>Zalecenia Państwowej Komisji Badań Wypadków Kolejowych przekazane w raporcie</p>	<p>Z „Informacji o realizacji zaleceń PKBWK za rok 2022” (pismo UTK DPN-WDZK.464.09.2022.1.EK z dnia 27 kwietnia 2023 r.) wynika, że Prezes UTK pismem UTK nr DPN-WDZK.464.5.2022.2.KG. z dnia 29 czerwca 2022 r. – 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. Zarządcy infrastruktury kolejowej ujmą w przepisach wewnętrznych obowiązek odwrócenia przejazdowych sygnalizatorów drogowych i ich zasłonięcia w taki sposób, aby komory nie były widoczne dla użytkowników przejazdu w przypadku, gdy sygnalizatory są zabudowane, lecz nie zostały jeszcze oddane do eksploatacji.</p>	<p>.PKBWK 05/2022_1 Autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej, użytkownicy bocznic kolejowych, operatorzy kolei wąskotorowych oraz podmioty zwolnione z obowiązku uzyskania autoryzacji bezpieczeństwa uprawnione do prowadzenia działalności na podstawie świadectwa bezpieczeństwa ujmą w przepisach wewnętrznych obowiązek odwrócenia przejazdowych sygnalizatorów drogowych i ich zasłonięcia w taki sposób, aby komory nie były widoczne dla użytkowników przejazdu w przypadku, gdy sygnalizatory są zabudowane, lecz nie zostały jeszcze oddane do eksploatacji.</p>
<p>2. Zarządcy infrastruktury kolejowej podejmą działania w zakresie wprowadzenia mechanizmów skutecznej kontroli nad prawidłowością wykonywania badań diagnostycznych przejazdów kolejowo-drogowych. W odniesieniu do przejazdów kolejowo-drogowych, po których odbywa się ruch drogowy, obowiązek realizacji okresowych badań diagnostycznych spoczywa na zarządcy infrastruktury kolejowej.</p>	<p>PKBWK 05/2022_2 Autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej, użytkownicy bocznic kolejowych, operatorzy kolei wąskotorowych oraz podmioty zwolnione z obowiązku uzyskania autoryzacji bezpieczeństwa uprawnione do prowadzenia działalności na podstawie świadectwa bezpieczeństwa podejmą działania w zakresie wprowadzenia mechanizmów skutecznej kontroli nad prawidłowością wykonywania badań diagnostycznych przejazdów kolejowo-drogowych. W odniesieniu do przejazdów kolejowo-drogowych, po których odbywa się ruch drogowy, obowiązek realizacji okresowych badań diagnostycznych spoczywa na powyższych podmiotach.</p>
<p>3. Dysponenci pojazdów specjalnych bezwzględnie wdrożą niezrealizowane zalecenia zawarte w Raportach PKBWK:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Zalecenie nr 3 z Raportu Nr PKBWK/05/2018: „PKP PLK S.A. doposaży pojazdy pomocnicze modernizowane, poddawane przeglądowi poziomów utrzymania P4 i P5, jak również pojazdy nowo zakupione, w rejestratory pokładowe parametrów jazdy (rejestrujące, co najmniej prędkość, ciśnienie w przewodzie głównym i cylindrach hamulcowych, uruchomienie sygnału „baczność””, 	<p>PKBWK 05/2022_3 Dysponenci pojazdów specjalnych bezwzględnie wdrożą niezrealizowane zalecenia zawarte w Raportach PKBWK:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Zalecenie nr 3 z Raportu Nr PKBWK/05/2018: „PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. doposaży pojazdy pomocnicze modernizowane, poddawane przeglądowi poziomów utrzymania P4 i P5, jak również pojazdy nowo zakupione, w rejestratory pokładowe parametrów jazdy (rejestrujące, co najmniej prędkość, ciśnienie w przewodzie głównym i cylindrach hamulcowych, uruchomienie sygnału „Baczność””,

<p>– Zalecenie nr 4 z Raportu Nr PKBWK/03/2020: „Rozszerza się zalecenia nr 1 i 3 Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych, wskazane w Raporcie Nr PKBWK/05/2018 z badania poważnego wypadku kategorii A18 zaistniałego w dniu 2 listopada 2017 r. o godzinie 18:49 na przejeździe kolejowo-drogowym kat. A z zawieszoną obsługą, usytuowanym w km 37,119 szlaku Śniadowo – Łapy, w torze szlakowym nr 1 linii kolejowej nr 36 Ostrołęka – Łapy, odnoszące się do wyposażenia pojazdów pomocniczych w elementy odblaskowe poprawiające widoczność pojazdu z boku, oraz w rejestrator pokładowy parametrów jazdy (rejestrujący, co najmniej prędkość, ciśnienie w przewodzie głównym i cylindrach hamulcowych, uruchomienie sygnału „baczość”) na pojazdy specjalne”.</p>	<p>– Zalecenie nr 4 z Raportu Nr PKBWK/03/2020: „Rozszerza się zalecenia nr 1 i 3 Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych, wskazane w Raporcie Nr PKBWK/05/2018 z badania poważnego wypadku kategorii A18 zaistniałego w dniu 2 listopada 2017 r. o godzinie 18:49 na przejeździe kolejowo-drogowym kat. A z zawieszoną obsługą, usytuowanym w km 37,119 szlaku Śniadowo – Łapy, w torze szlakowym nr 1 linii kolejowej nr 36 Ostrołęka – Łapy, odnoszące się do wyposażenia pojazdów pomocniczych w elementy odblaskowe poprawiające widoczność pojazdu z boku oraz w rejestrator pokładowy parametrów jazdy (rejestrujący co najmniej prędkość, ciśnienie w przewodzie głównym i cylindrach hamulcowych, uruchomienie sygnału „Baczość”) na pojazdy specjalne”</p>
<p>4. Zarządca drogi zapewni ograniczenie prędkości dopuszczalnej do 50 km/h na drodze nr 1283R na dojazdach do przejazdu w związku z występowaniem zwiększonego ryzyka wypadków związanym z nadmierną prędkością (zgodnie z wydanym zaleceniem PKBWK.4631.5.2.2021 z dnia 14 lipca 2021 r.).</p>	<p>Zalecenie nie dotyczy Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, który sprawuje ustawowy nadzór nad zarządcami infrastruktury i przewoźnikami kolejowymi.</p>
<p>Zalecenia nr 1, 2 i 3 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. Zalecenie nr 4 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 realizacji zarządcy drogi.</p>	

Tabela 16. **Analiza informacji o realizacji zaleceń z Raportu Nr PKBWK 05/2022 przekazanych przez Prezesa UTK podmiotom rynku kolejowego (wg informacji od Prezesa UTK)**

Analiza statystyczna informacji o realizacji zaleceń z Raportu PKBWK 05/2022	
Liczba adresatów zaleceń	611
Odpowiedzi udzielone w terminie	387
Brak odpowiedzi w terminie	224
Liczba wezwań skierowanych do podmiotów	224
Liczba odpowiedzi udzielonych po wezwaniu	158
Brak odpowiedzi na wezwanie	66



udzielono odpowiedzi 63%

brak odpowiedzi 11%

odpowiedzi po wezwaniu 26%

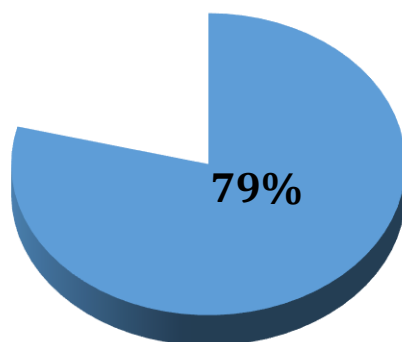
Tabela 17. **Ocena udzielonych informacji na temat realizacji zaleceń z Raportu Nr PKBWK 05/2022 przekazanych przez Prezesa UTK podmiotom rynku kolejowego (wg informacji od Prezesa UTK)**

Ocena udzielonych informacji o realizacji zaleceń z Raportu PKBWK 05/2022			
Zalecenia	PKBWK 05 /2022_1	PKBWK 05 /2022_2	PKBWK 05 /2022_3
Oceniono pozytywnie	434	382	55
Odpowiedź niekompletna	92	141	11
Średni procent realizacji zalecenia	75	86	57

Wykres 14. **Średni procent realizacji poszczególnych zaleceń przekazanych przez Prezesa UTK - z Raportu Nr PKBWK 05/2022 (wg informacji od Prezesa UTK)**



Wykres 15. Średni procent realizacji zaleceń przekazanych przez Prezesa UTK - z Raportu Nr PKBWK 05/2022 (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 05/2022 – na podstawie informacji przekazanych do PKBWK w marcu 2023 r.

Zalecenia wynikające z Raportu nr PKBWK 01/2022 (wyd. w 2022 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 + UŻb + OKW + podmioty zwolnione) PKP PLK	..... 2022-03-07	75 (% – w trakcie realizacji przez: ZI + UŻb + OKW + podmioty zwolnione)*) 100 (% – zrealizowano przez PKP PLK)
Zalecenie 2	(ZI + UŻb + OKW + podmioty zwolnione) PKP PLK	..... 2022-12-31	86 (% – w trakcie realizacji przez: ZI + UŻb + OKW + podmioty zwolnione)*) 100 (% – zrealizowano przez PKP PLK)
Zalecenie 3	(ZI + UŻb + OKW + podmioty zwolnione) PKP PLK	..... 2032-12-31	57 (% – w trakcie realizacji przez: ZI + UŻb + OKW + podmioty zwolnione)*) 50 (% – podjęto działania alternatywne przez PKP PLK)
Zalecenie 4	Zarządca drogi, 12) Zarząd Dróg Powiatowych w Dębicy	12)	100%

*) wg Informacji o realizacji zaleceń PKBWK za rok 2022 r. – przekazanych z UTK pismem – DPN-WDZK.464.9.2023.1.EK z dnia 2023-04-27 – (dotyczy realizacji zaleceń przekazanych przez Prezesa UTK podmiotom rynku kolejowego)

12) Pismem nr PKBWK.4631.5.12.2021 z dnia 07 czerwca 2022 r. Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych zgodnie art. 28l ust. 4 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz.U. z 2021 r. poz. 1984 z późn. zm.), przekazała Zarządowi Dróg Powiatowych w Dębicy informację o zakończeniu postępowania w sprawie wypadku zaistniałego w dniu 15 czerwca 2021 r. o godz. 10:05 na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii C, zlokalizowanym na stacji Kochanówka Pustków, w torze nr 1, w km 313,328 linii kolejowej nr 25 Łódź Kaliska – Dębica wraz z Raportem PKBWK 05/2022, zawierającym „Zalecenie Nr 4” – kierowane do zarządcy drogi.

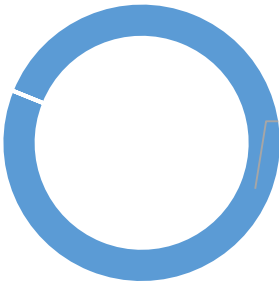
Realizacja „Zalecenia Nr 4” została potwierdzona pismem nr ZDP.3d.456.67.2021 z dnia 25 maja 2022 r. przez Zarząd Dróg Powiatowych w Dębicy 39-200 Dębica, ul. Parkowa 26.

<p>Ad. 6)</p> <p style="text-align: center;">RAPORT Nr PKBWK 06/2022 z incydentu kolejowego zaistniałego w dniu 5 lutego 2021 r. o godz. 9:37 na stacji Gogolin, w torze nr 6, w km 22,400 linii kolejowej nr 136 Kędzierzyn Koźle - Opole Groszowice</p>	
<p>Zalecenia Państwowej Komisji Badań Wypadków Kolejowych przekazane w raporcie</p>	<p>Z „Informacji o realizacji zaleceń PKBWK za rok 2022” (pismo UTK DPN-WDZK.464.09.2022.1.EK z dnia 27 kwietnia 2023 r.) wynika, że Prezes UTK pismem UTK nr DPN-WDZK.464.10.2022.2.KG. z dnia 05 września 2022 r. – 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 kolejowej PKP PLK S.A. podejmie działania mające na celu:</p> <p>a. zwiększenie nadzoru przez Centrum Realizacji Inwestycji nad wykonawcami robót w ramach prowadzonych inwestycji,</p> <p>b. poprawę jakości i dogłębności odbiorów technicznych poszczególnych faz robót w zakresie sprawdzania zgodności dokumentacji projektowej ze stanem na gruncie,</p> <p>c. ujęcie w tematyce szkoleń dla personelu obsługi posterunków ruchu zagadnień związanych z prowadzeniem ruchu pociągów na stacji i przyległych szlakach w trakcie obowiązywania obostrzeń, telefonicznego zapowiadania pociągów na szlakach, telefonicznego polecenia i zgłaszania przygotowania dróg przebiegu na stacji.</p>	<p>PKBWK 06/2022_1 Zarządca infrastruktury kolejowej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. podejmie działania mające na celu zwiększenie nadzoru przez Centrum Realizacji Inwestycji nad wykonawcami robót w ramach prowadzonych inwestycji.</p> <p>PKBWK 06/2022_3 Autoryzowani zarządcy infrastruktury, Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o. oraz Pomorska Kolej Metropolitalna podejmą działania mające na celu:</p> <p>a. poprawę jakości i dogłębności odbiorów technicznych poszczególnych faz robót w zakresie sprawdzania zgodności dokumentacji projektowej ze stanem na gruncie,</p> <p>b. ujęcie w tematyce szkoleń dla personelu obsługi posterunków ruchu zagadnień związanych z prowadzeniem ruchu pociągów na stacji i przyległych szlakach w trakcie obowiązywania obostrzeń, telefonicznego zapowiadania pociągów na szlakach, telefonicznego polecenia i zgłaszania przygotowania dróg przebiegu na stacji.</p>
<p>2. Zarządca infrastruktury kolejowej PKP PLK S.A. w ramach nadzoru nad prowadzonymi inwestycjami poszerzy zakres kontroli w zakresie zgodności realizowanych faz z dokumentacją w szczególności w trakcie zmian pomiędzy kolejnymi przejściowymi fazami robót inwestycyjnych związanymi z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego.</p>	<p>PKBWK 06/2022_4 Autoryzowani zarządcy infrastruktury oraz Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o. i Pomorska Kolej Metropolitalna S.A. w ramach nadzoru nad prowadzonymi inwestycjami poszerzą zakres kontroli w zakresie zgodności realizowanych faz z dokumentacją, w szczególności w trakcie zmian pomiędzy kolejnymi przejściowymi fazami robót inwestycyjnych związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego.</p>

<p>B. Po zakończeniu każdego etapu prowadzonej inwestycji zawierającej fazy należy sporządzać nowy regulamin tymczasowy prowadzenia ruchu pociągów podczas wykonywania robót na terenie PKP PLK S.A. Zakładu Linii Kolejowych, który będzie kontynuacją danego zadania inwestycyjnego.</p>	<p>PKBWK 06/2022_2 Po zakończeniu każdego etapu prowadzonej inwestycji zawierającej fazy należy sporządzać nowy regulamin tymczasowy prowadzenia ruchu pociągów podczas wykonywania robót na terenie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakładu Linii Kolejowych, który będzie kontynuacją danego zadania inwestycyjnego.</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 19. **Analiza informacji o realizacji zaleceń z Raportu Nr PKBWK 06/2022 przekazanych przez Prezesa UTK podmiotom rynku kolejowego (wg informacji od Prezesa UTK)**

Analiza statystyczna informacji o realizacji zaleceń z Raportu PKBWK 06/2022	
Liczba adresatów zaleceń	13
Odpowiedzi udzielone w terminie	13
Brak odpowiedzi w terminie	0
Liczba wezwań skierowanych do podmiotów	0
Liczba odpowiedzi udzielonych po wezwaniu	0
Brak odpowiedzi na wezwanie	0

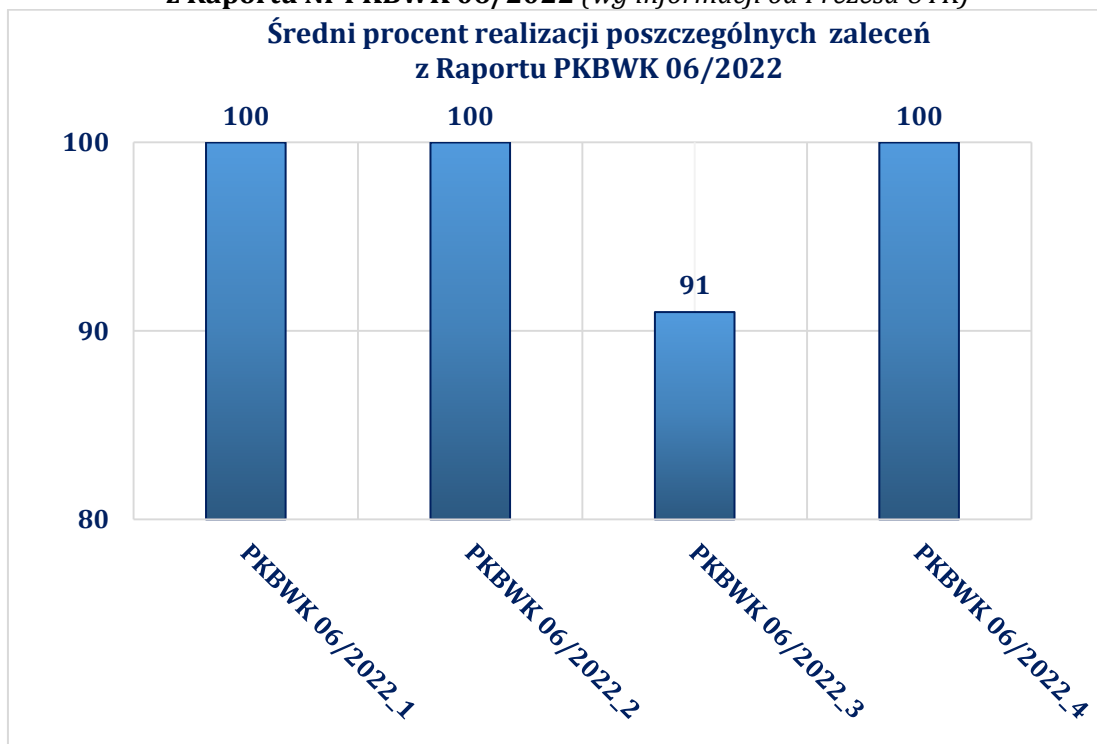


udzielono odpowiedzi 100%

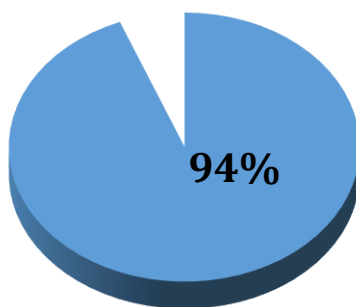
Tabela 20. **Ocena udzielonych informacji na temat realizacji zaleceń z Raportu Nr PKBWK 06/2022 przekazanych przez Prezesa UTK podmiotom rynku kolejowego (wg informacji od Prezesa UTK)**

Ocena udzielonych informacji o realizacji zaleceń z Raportu PKBWK 06/2022				
Zalecenia	PKBWK 06 /2022_1	PKBWK 06 /2022_2	PKBWK 06 /2022_3	PKBWK 06 /2022_4
Oceniono pozytywnie	1	1	11	11
Odpowiedź niekompletna	0	0	2	2
Średni procent realizacji zalecenia	100	100	91	100

Wykres 16. **Średni procent realizacji poszczególnych zaleceń przekazanych przez Prezesa UTK - z Raportu Nr PKBWK 06/2022 (wg informacji od Prezesa UTK)**



Wykres 17. Średni procent realizacji zaleceń przekazanych przez Prezesa UTK - z Raportu Nr PKBWK 06/2022 (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 21. Realizacja zaleceń przez podmioty wymienione przez Komisję w Raporcie nr PKBWK 06/2022 – na podstawie informacji przekazanych do PKBWK w marcu 2023 r.

Zalecenia wynikające z Raportu nr PKBWK 06/2022 (wyd. w 2022 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	2022-12-31	100 (% – zrealizowano przez PKP PLK)
Zalecenie 2	PKP PLK	2022-12-31	100 (% – zrealizowano przez PKP PLK)
Zalecenie 3	(ZI + WKD + 13) PKM S.A.)	.....	91 (% – w trakcie realizacji – przez: ZI + WKD + PKM)*)
	PKP PLK	2022-12-31	100 (% – zrealizowano przez PKP PLK)
Zalecenie 4	(ZI + WKD + PKM)	.....	100 (% – zrealizowano przez: ZI + WKD + PKM)*)
	PKP PLK	2022-12-31	100 (% – zrealizowano przez PKP PLK)

*) wg Informacji o realizacji zaleceń PKBWK za rok 2022 r. – przekazanych z UTK pismem – DPN-WDZK.464.9.2023.1.EK z dnia 2023-04-27 – (dotyczy realizacji zaleceń przekazanych przez Prezesa UTK podmiotom rynku kolejowego)

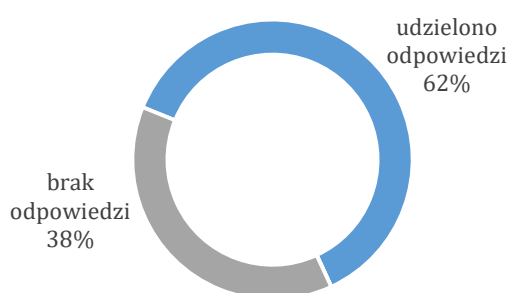
13) PKM S.A. – oznacza: Pomorska Kolej Metropolitarna S.A. – zwana dalej „PKM”

<p>Ad. 7)</p> <p>RAPORT Nr PKBWK 07/2022 z postępowania w sprawie wypadku kolejowego zaistniałego 3 lutego 2022 r. o godz. 06:14 na szlaku Warlubie - Laskowice Pomorskie, w torze nr 2, na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii B w km 437,386 linii kolejowej nr 131 Chorzów Batory - Tczew</p>	
<p>Zalecenia Państwowej Komisji Badań Wypadków Kolejowych przekazane w raporcie</p>	<p>Z „Informacji o realizacji zaleceń PKBWK za rok 2022” (pismo UTK DPN-WDZK.464.09.2022.1.EK z dnia 27 kwietnia 2023 r.) wynika, że Prezes UTK pismem UTK nr DPN-WDZK.464.15.2022.2.MF z dnia 09 stycznia 2023 r. – przekazał zalecenia podmiotom rynku i dokonał analizy informacji o realizacji nw. zaleceń</p>
<p>1. Zarządca infrastruktury PKP PLK Zakład Linii Kolejowych w Bydgoszczy przeprowadzi ponownie ocenę znaczenia zmiany z uwzględnieniem warunków miejscowych w związku z realizacją zaleceń powypadkowych.</p>	<p>PKBWK 07/2022_1 Zarządca infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Bydgoszczy przeprowadzi ponownie ocenę znaczenia zmiany z uwzględnieniem warunków miejscowych w związku z realizacją zaleceń powypadkowych.</p>
<p>2. Zarządca infrastruktury PKP PLK Zakład Linii Kolejowych w Bydgoszczy zrealizuje ustalenia ujęte w Notatce z posiedzenia Zespołu ds. oceny znaczenia zmiany zgodnie z procedurą SMS-PR-03 „Zarządzanie zmianą” dla dokonania oceny znaczenia zmiany dla zmiany technicznej polegającej na przebudowie przejazdów kolejowych z kategorii A na B na linii nr 131 Chorzów Batory – Tczew zlokalizowanych w kilometrze 344,021; 437,386; 440,762 z dnia 15.04.2015 roku, w szczególności w zakresie monitorów TVU na nastawni dysponującej stacją Warlubie.</p>	<p>PKBWK 07/2022_2 Zarządca infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Bydgoszczy zrealizuje ustalenia ujęte w Notatce z posiedzenia Zespołu ds. oceny znaczenia zmiany zgodnie z procedurą SMS-PR03 „Zarządzanie zmianą” dla dokonania oceny znaczenia zmiany dla zmiany technicznej polegającej na przebudowie przejazdów kolejowych z kategorii A na B na linii nr 131 Chorzów Batory – Tczew zlokalizowanych w kilometrze 344,021; 437,386; 440,762 z dnia 15 kwietnia 2015 r., w szczególności w zakresie monitorów TVU na nastawni dysponującej stacją Warlubie.</p>
<p>3. Zarządca drogi opracuje nowy projekt organizacji ruchu w rejonie przejazdu kolejowego kat. B, uwzględniający warunki topograficzne skrzyżowania linii kolejowej z drogą, w taki sposób, aby pierwszeństwo przejazdu przez przejazd miały pojazdy jadące z kierunku miejscowości Bąkowski Młyn.</p>	<p>Zalecenie nie dotyczy Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, który sprawuje ustawowy nadzór nad zarządcami infrastruktury i przewoźnikami kolejowymi.</p>
<p>4. Zarządcy infrastruktury podczas kampanii społecznych mających na celu poprawę bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych położą nacisk na kształtowanie prawidłowych zachowań użytkowników przejazdów, w przypadku, gdy pojazd drogowy znajduje się pomiędzy rogatkami, w tym m.in. konieczność natychmiastowego zjazdu pojazdu z wyłamaniem rogatki lub opuszczenia pojazdu, gdy uległ on uszkodzeniu na przejeździe.</p>	<p>PKBWK 07/2022_3 Zarządcy infrastruktury (autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej, użytkownicy bocznic kolejowych, operatorzy kolei wąskotorowych oraz podmioty zwolnione z obowiązku uzyskania autoryzacji bezpieczeństwa uprawnione do prowadzenia działalności na podstawie świadectwa bezpieczeństwa) podczas kampanii społecznych mających na celu poprawę bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych położą nacisk na kształtowanie prawidłowych zachowań użytkowników przejazdów w przypadku, gdy pojazd drogowy znajduje się pomiędzy rogatkami, w tym m.in.</p>

	konieczność natychmiastowego zjazdu pojazdu z wyłamaniem rogatek lub opuszczenia pojazdu, gdy uległ on uszkodzeniu na przejeździe.
5. Autoryzowani zarządcy infrastruktury w przypadku zmiany kategorii przejazdu kolejowego, przebudowy lub budowy nowego przejazdu lub przejścia dla pieszych, wprowadzą obowiązek oceny znaczenia zmiany, z uwzględnieniem istniejących warunków miejscowych.	PKBWK 07/2022_4 Autoryzowani zarządcy infrastruktury w przypadku zmiany kategorii przejazdu kolejowo-drogowego, przebudowy lub budowy nowego przejazdu lub przejścia dla pieszych, wprowadzą obowiązek oceny znaczenia zmiany, z uwzględnieniem istniejących warunków miejscowych.
Zalecenia nr 1, 2, 4 i 5 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. Zalecenie nr 3 przyjęte uchwałą PKBWK, zostało zamieszczone w raporcie na stronie internetowej oraz zgodnie z art. 281 ust. 4 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym skierowane do realizacji zarządcy drogi.	

Tabela 22. **Analiza informacji o realizacji zaleceń z Raportu Nr PKBWK 07/2022 przekazanych przez Prezesa UTK podmiotom rynku kolejowego (wg informacji od Prezesa UTK)**

Analiza statystyczna informacji o realizacji zaleceń z Raportu PKBWK 07/2022	
Liczba adresatów zaleceń	554
Odpowiedzi udzielone w terminie	343
Brak odpowiedzi w terminie	211
Liczba wezwań skierowanych do podmiotów	-
Liczba odpowiedzi udzielonych po wezwaniu	-
Brak odpowiedzi na wezwanie	-



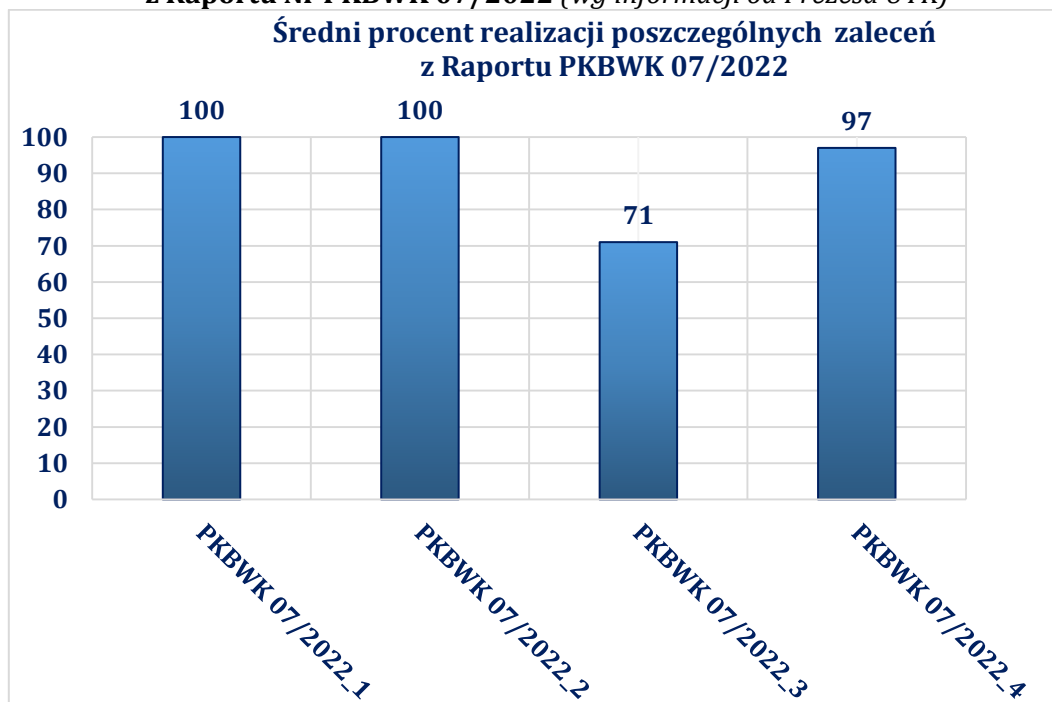
udzielono odpowiedzi 62%

brak odpowiedzi 38%

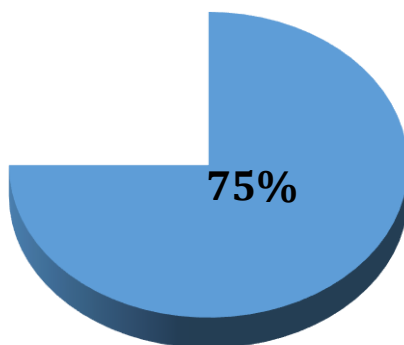
Tabela 23. **Ocena udzielonych informacji na temat realizacji zaleceń z Raportu Nr PKBWK 07/2022 przekazanych przez Prezesa UTK podmiotom rynku kolejowego (wg informacji od Prezesa UTK)**

Ocena udzielonych informacji o realizacji zaleceń z Raportu PKBWK 07/2022				
Zalecenia	PKBWK 07 /2022_1	PKBWK 07 /2022_2	PKBWK 07 /2022_3	PKBWK 07 /2022_4
Oceniono pozytywnie	1	1	266	11
Odpowiedź niekompletna	0	0	75	8
Średni procent realizacji zalecenia	100	100	71	97

Wykres 18. **Średni procent realizacji poszczególnych zaleceń przekazanych przez Prezesa UTK - z Raportu Nr PKBWK 07/2022 (wg informacji od Prezesa UTK)**



Wykres 19. Średni procent realizacji zaleceń przekazanych przez Prezesa UTK - z Raportu Nr PKBWK 07/2022 (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 24. Realizacja zaleceń przez podmioty wymienione przez Komisję w Raporcie nr PKBWK 07/2022 – na podstawie informacji przekazanych do PKBWK w marcu 2023 r.

Zalecenia wynikające z Raportu nr PKBWK 07/2022 (wyd. w 2022 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	¹⁴⁾ PKP PLK ZLK w Bydgoszczy	2023-02-27	100 (% – zrealizowano przez PKP PLK ZLK w Bydgoszczy)
Zalecenie 2	PKP PLK ZLK w Bydgoszczy	2023-02-27	100 (% – zrealizowano przez PKP PLK ZLK w Bydgoszczy)
Zalecenie 3	Zarządca drogi – Starostwo Powiatowe w Świeciu	¹⁵⁾	100%
Zalecenie 4	(ZI + UŻb + OKW + podmioty zwolnione) PKP PLK	..... 2022-12-31	71 (% – w trakcie realizacji przez: ZI + UŻb + OKW + podmioty zwolnione)*) 100 (% – zrealizowano przez PKP PLK)
Zalecenie 5	(ZI) PKP PLK	..... 2022-12-31	97 (% – w trakcie realizacji przez ZI)*) 100 (% – zrealizowano przez PKP PLK)

*)) wg Informacji o realizacji zaleceń PKBWK za rok 2022 r. – przekazanych z UTK pismem – DPN-WDZK.464.9.2023.1.EK z dnia 2023-04-27 – (dotyczy realizacji zaleceń przekazanych przez Prezesa UTK podmiotom rynku kolejowego)

¹⁴⁾ PKP PLK ZLK w Bydgoszczy – oznacza: PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Bydgoszczy

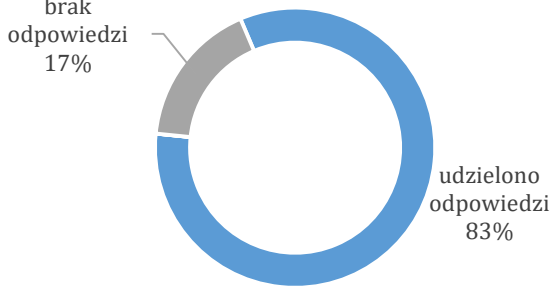
¹⁵⁾ Pismem nr PKBWK.4631.2.20.2022 z dnia 19 grudnia 2022 r. Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych zgodnie art. 28l ust. 4 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz.U. z 2021 r. poz. 1984 z późn. zm.), przekazała Staroście Powiatowemu w Świeciu informację o zakończeniu postępowania w sprawie wypadku zaistniałego w dniu 03 lutego 2022 r. o godz. 06:14 na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii B, zlokalizowanym na szlaku Warlubie – Laskowice Pomorskie, w torze nr 2, w km 437,386 linii kolejowej nr 131 Chorzów Batory – Tczew wraz z Raportem PKBWK 07/2022 zawierającym „Zalecenie Nr 3” kierowane do zarządcy drogi.

Realizacja „Zalecenia Nr 3” potwierdzona została przez Powiatowy Zarząd Dróg ul. Generała Józefa Hallera 9, 86-100 Świecie – pismem nr 4080/29/2022 z dnia 01 marca 2023 r.

Ad. 8) RAPORT Nr PKBWK 08/2022 z postępowania w sprawie wypadku kolejowego zaistniałego 14 stycznia 2022 r. o godz. 10:48, na stacji Kolbuszowa, w torze nr 1Wb, przejazd kolejowo-drogowy kat. C w km 46,925 linii kolejowej nr 71 Ocice — Rzeszów Główny	
Zalecenia Państwowej Komisji Badań Wypadków Kolejowych przekazane w raporcie	Z „Informacji o realizacji zaleceń PKBWK za rok 2022” (pismo UTK DPN-WDZK.464.09.2022.1.EK z dnia 27 kwietnia 2023 r.) wynika, że Prezes UTK pismem UTK nr DPN-WDZK.464.3.2022.2.KG z dnia 31 stycznia 2023 r. – przekazał zalecenia podmiotom rynku i dokonał analizy informacji o realizacji nw. zaleceń
<p>1. W związku ze zmianą w infrastrukturze: przejazdu kolejowego (z kategorii C na kategorię B), układu torowego i przeznaczenia torów na bocznicy będącej w sąsiedztwie toru linii kolejowej oraz zmianą organizacji ruchu drogowego w obrębie przejazdu, PKN Orlen S.A. powoła zespół ds. oceny i wyceny ryzyka w celu identyfikacji zagrożeń mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu pojazdów kolejowych i drogowych na przejeździe kolejowym oraz na torze nr 101. Zaleca się by w skład zespołu identyfikującego zagrożenia wchodziła przedstawiciele Zarządcy infrastruktury kolejowej, Zarządcy drogi, Użytkownika bocznicy i organizującego przewozy w rejonie bocznicy.</p>	<p>PKBWK 08/2022_1 W związku ze zmianą w infrastrukturze: przejazdu kolejowo-drogowego (z kategorii C na kategorię B), układu torowego i przeznaczenia torów na bocznicy będącej w sąsiedztwie toru linii kolejowej oraz zmianą organizacji ruchu drogowego w obrębie przejazdu, PKN Orlen S.A. powoła zespół ds. oceny i wyceny ryzyka w celu identyfikacji zagrożeń mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu pojazdów kolejowych i drogowych na przejeździe kolejowo-drogowym oraz na torze nr 101. Zaleca się by w skład zespołu identyfikującego zagrożenia wchodziła przedstawiciele zarządcy infrastruktury kolejowej, zarządcy drogi, użytkownika bocznicy i organizującego przewozy w rejonie bocznicy.</p>
<p>2. PKN Orlen S.A. w uzgodnieniu z PKP PLK S.A. zaktualizuje początek bocznicy Terminal Paliw w Widelce w stosownej dokumentacji.</p>	<p>PKBWK 08/2022_2 PKN Orlen S.A. w uzgodnieniu z PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. zaktualizuje początek bocznicy Terminal Paliw w Widelce w stosownej dokumentacji.</p>
<p>3. PKP PLK S.A. dokona likwidacji zbędnych zabudowanych wzdłuż linii nr 71 wkopanych pionowo szyn stanowiących punkty stałe toru bezстыkowego. Jako punkty stałe wykorzystać istniejące słupy trakcyjne.</p>	<p>PKBWK 08/2022_3 PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. dokona likwidacji zbędnych zabudowanych wzdłuż linii nr 71 wkopanych pionowo szyn stanowiących punkty stałe toru bezстыkowego. Jako punkty stałe wykorzystać istniejące słupy trakcyjne.</p>
<p>4. Przewoźnicy kolejowi posiadający licencję na przewóz osób wyposażą pojazdy kolejowe w miejscach dostępnych dla obsługi pociągu w nosze ratownicze lub inny sprzęt do przenoszenia uszkodzonych.</p>	<p>PKBWK 08/2022_4 Przewoźnicy kolejowi posiadający licencję na przewóz osób wyposażą pojazdy kolejowe w miejscach dostępnych dla obsługi pociągu w nosze ratownicze lub inny sprzęt do przenoszenia uszkodzonych.</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 25. Analiza informacji o realizacji zaleceń z Raportu Nr PKBWK 08/2022 przekazanych przez Prezesa UTK podmiotom rynku kolejowego (wg informacji od Prezesa UTK)

Analiza statystyczna informacji o realizacji zaleceń z Raportu PKBWK 08/2022	
Liczba adresatów zaleceń	30
Odpowiedzi udzielone w terminie	25
Brak odpowiedzi w terminie	5
Liczba wezwań skierowanych do podmiotów	-
Liczba odpowiedzi udzielonych po wezwaniu	-
Brak odpowiedzi na wezwaniu	-



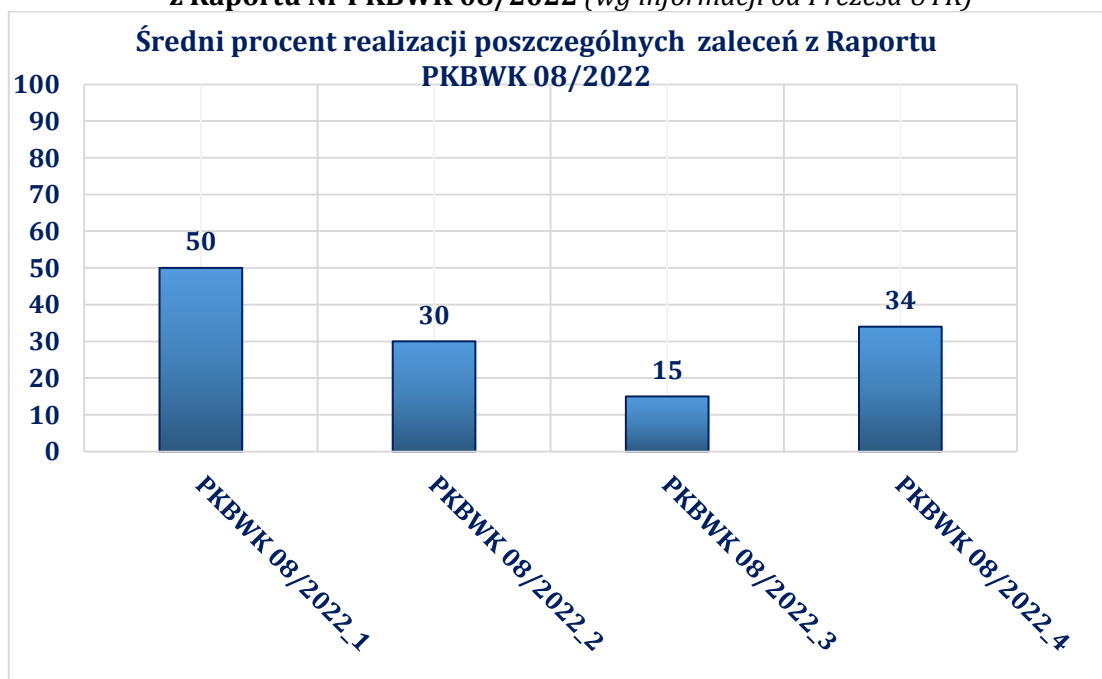
brak odpowiedzi 17%

udzielono odpowiedzi 83%

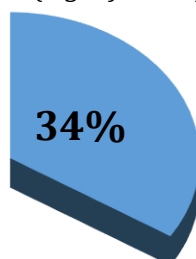
Tabela 26. Ocena udzielonych informacji na temat realizacji zaleceń z Raportu Nr PKBWK 08/2022 przekazanych przez Prezesa UTK podmiotom rynku kolejowego (wg informacji od Prezesa UTK)

Ocena udzielonych informacji o realizacji zaleceń z Raportu PKBWK 08/2022				
Zalecenia	PKBWK 08 /2022_1	PKBWK 08 /2022_2	PKBWK 08 /2022_3	PKBWK 08 /2022_4
Oceniono pozytywnie	1	2	1	17
Odpowiedź niekompletna	0	0	0	0
Średni procent realizacji zalecenia	50	30	15	34

Wykres 20. Średni procent realizacji poszczególnych zaleceń przekazanych przez Prezesa UTK - z Raportu Nr PKBWK 08/2022 (wg informacji od Prezesa UTK)



Wykres 21. Średni procent realizacji zaleceń przekazanych przez Prezesa UTK - z Raportu Nr PKBWK 08/2022 (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 27. Realizacja zaleceń przez podmioty wymienione przez Komisję w Raporcie nr PKBWK 08/2022 – na podstawie informacji przekazanych do PKBWK w marcu 2023 r.

Zalecenia wynikające z Raportu nr PKBWK 08/2022 (wyd. w 2022 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	PKN Orlen S.A.	2023-08-25	¹⁷⁾ 50 (% - w trakcie realizacji przez PKN Orlen S.A.) ^{*)}
Zalecenie 2	(PKN Orlen S.A. + PKP PLK)	2023-08-31	¹⁸⁾ 30 (% - w trakcie realizacji przez PKN Orlen S.A. + PKP PLK) ^{*)}
Zalecenie 3	PKP PLK	2023-12-31	15 (% - w trakcie realizacji przez PKP PLK) ^{*)}
Zalecenie 4	¹⁶⁾ PK przewóz osób	.....	34 (%- w trakcie realizacji przez PK przewóz osób) ^{*)}

^{*)} wg Informacji o realizacji zaleceń PKBWK za rok 2022 r. – przekazanych z UTK pismem – DPN-WDZK.464.9.2023.1.EK z dnia 2023-04-27 – (dotyczy realizacji zaleceń przekazanych przez Prezesa UTK podmiotom rynku kolejowego)

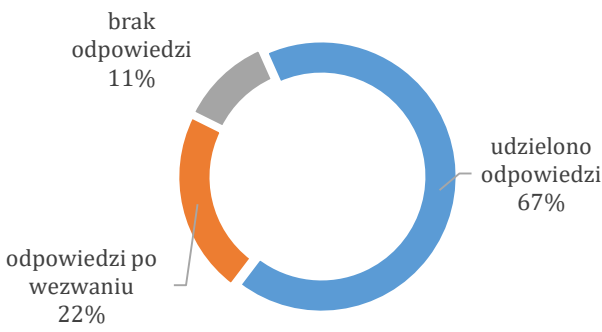
¹⁶⁾PK przewóz osób – przewoźnicy kolejowi posiadający licencję na przewóz osób

¹⁷⁾ w trakcie realizacji przez PKN Orlen S.A – na podstawie informacji udzielonej e-mailem w dniu 18 sierpnia 2023 r. poziom realizacji (95% - termin planowany realizacji zalecenia do 2023-08-25)

¹⁸⁾ w trakcie realizacji przez: PKN Orlen S.A + PKP PLK – termin uzależniony od przekazania niezbędnej dokumentacji przez PKN Orlen S.A.); na podstawie informacji przekazanej przez ORLEN S.A. w piśmie nr HLI/078/2023 z dnia 31 sierpnia 2023 r. zalecenie Nr 2 zostało zrealizowane z dniem 2023-08-31

Tabela 28. **Analiza informacji o realizacji zaleceń z Raportu Roczego za rok 2021 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 2021	
Liczba adresatów zaleceń	736
Odpowiedzi udzielone w terminie	497
Brak odpowiedzi w terminie	239
Liczba wezwań skierowanych do podmiotów	239
Liczba odpowiedzi udzielonych po wezwaniu	159
Brak odpowiedzi na wezwanie	80



brak odpowiedzi 11%

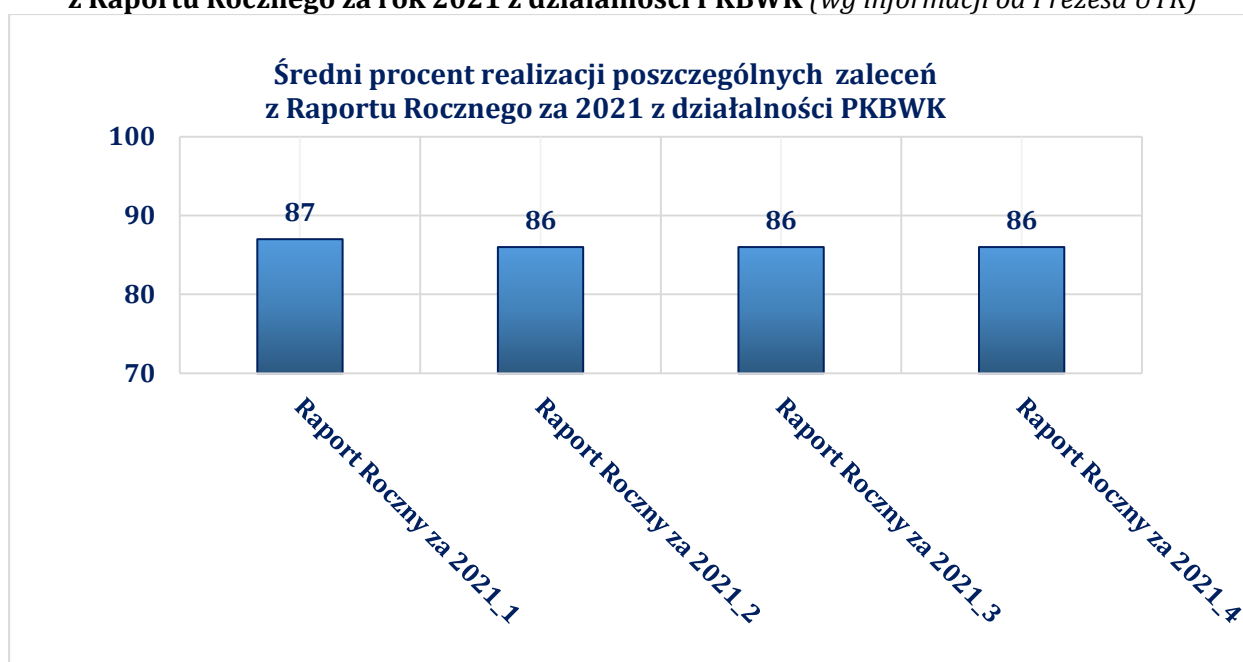
udzielono odpowiedzi 67%

odpowiedzi po wezwaniu 22%

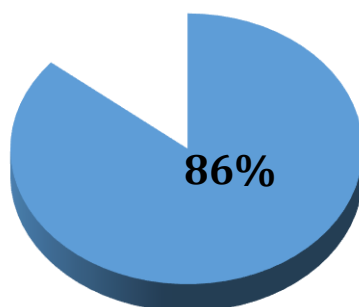
Tabela 29. **Ocena udzielonych informacji na temat realizacji zaleceń z Raportu Roczego za rok 2021 przekazanych przez Prezesa UTK podmiotom rynku kolejowego**
(wg informacji od Prezesa UTK)

Ocena udzielonych informacji o realizacji zaleceń z Raportu Roczego za rok 2021				
Zalecenia	Raport Roczny za 2021_1	Raport Roczny za 2021_2	Raport Roczny za 2021_3	Raport Roczny za 2021_4
Oceniono pozytywnie	10	119	478	440
Odpowiedź nie kompletna	11	9	178	216
Średni procent realizacji zalecenia	87	86	86	86

Wykres 22. **Średni procent realizacji zaleceń przekazanych przez Prezesa UTK z Raportu Roczego za rok 2021 z działalności PKBWK** (wg informacji od Prezesa UTK)



Wykres 23. Średni procent realizacji zaleceń przekazanych przez Prezesa UTK z Raportu Roczego za rok 2021 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 30. Stan realizacji zaleceń PKBWK wydanych w 2022 r., a opublikowanych w Raporcie Rocznym za rok 2021 na podstawie informacji przekazanych do PKBWK w marcu 2023 r. (oraz na podstawie informacji z UTK)

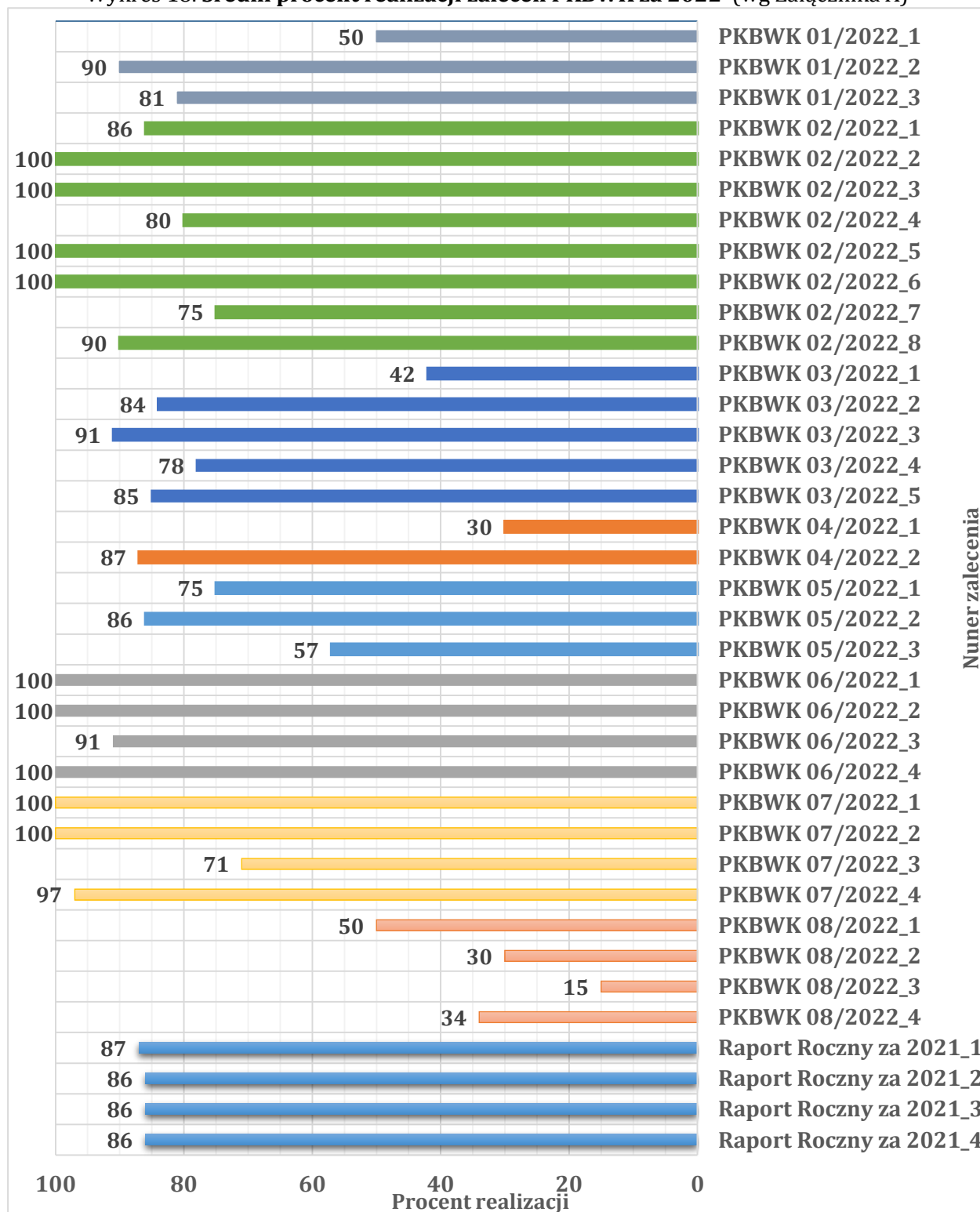
Zalecenia z Raportu Roczego za rok 2021 (wyd. w 2022 r.)	Podmiot będący adresatem zalecenia	Data realizacji zalecenia	Średni procent (%) zrealizowanego zalecenia przez podmioty wymienione w kolumnie 2/(etap realizacji)
1	2	3	4
*19)Zalecenie 1	(ZI) PKP PLK	..... 2023-12-31	87 (% - w trakcie realizacji przez ZI *) 35 (% - w trakcie realizacji przez PKP PLK)
19)Zalecenie 2	(PK)	.....	86 (% - w trakcie realizacji przez PK)*)
19)Zalecenie 3	ZI + UŻb + OKW + + podmioty zwolnione + PK	.....	86 (% - w trakcie realizacji przez: ZI + UŻb +OKW + podmioty zwolnione) *)
19)Zalecenie 4	(PK + ZI + UŻb + OKW + podmioty zwolnione) (PKP PLK)	..... 2023-12-31	86 (% - w trakcie realizacji przez: PK + ZI + UŻb +OKW + podmioty zwolnione) *) 35 (% w trakcie realizacji przez PKP PLK)

*) wg Informacji o realizacji zaleceń PKBWK za rok 2021 r. - przekazanych z UTK pismem - DPN-WDZK.464 .13.2022.2.KG z dnia 2022-10-21- (dotyczy realizacji zaleceń przekazanych przez Prezesa UTK podmiotom rynku kolejowego)

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

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 2022 r. skierowanych do innych zainteresowanych podmiotów (zgodnie z art. 28l ust. 8 ustawy o transporcie kolejowym) zawarte są w Załączniku B.

Wykres 18. Średni procent realizacji zaleceń PKBWK za 2022 (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), 37 zaleceń wynikających 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 (ilościową i jakościową) przesyłanych przez podmioty rynku kolejowego i na tej podstawie dokonano oceny sposobu realizacji wydanych zaleceń (rekomendacji).

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 UTK z uwzględnieniem potencjalnego zagrożenia dla bezpieczeństwa oraz wagi niezgodności.

Do 01 kwietnia 2023 r. - 105 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 2022 – kwiecień 2023 skontrolował realizację wybranych zaleceń wynikających z raportów PKBWK wydanych w 2022 r. We wskazanym okresie przeprowadzono 80 kontroli, w tym 25 kontroli systemów zarządzania bezpieczeństwem. Pozostałe działania nadzorcze dotyczyły bezpieczeństwa eksploatacji bocznic kolejowych oraz poszczególnych obszarów działalności zarządców infrastruktury powiązanych z realizacją zaleceń. Podczas realizacji działań nadzorczych zweryfikowano sposób wdrożenia ponad 230 zaleceń. Podczas zrealizowanych kontroli zostały ujawnione nieprawidłowości – łącznie zostało sformułowanych 19 naruszeń. Część ze sformułowanych nieprawidłowości odnosiła się do więcej niż jednego zalecenia. Sumarycznie odnotowano naruszenia w odniesieniu do realizacji 41 zaleceń. Nieprawidłowości zostały ujawnione

w 24% wykonanych kontroli i polegały głównie na braku realizacji zaleceń oraz przekazania wymaganych w tym obszarze informacji Prezesowi UTK.

Działalność nadzorcza Prezesa UTK obejmuje nie tylko zalecenia wydane w danym okresie sprawozdawczym, ale również inne zalecenia, wydane w latach ubiegłych, które mają kluczowe znaczenie dla bezpieczeństwa transportu kolejowego.

Ponadto PKBWK przeanalizowała realizację 4 zaleceń skierowanych do podmiotów nad którymi Prezes UTK nie sprawuje ustawowego nadzoru. Z analizy tej wynika, że podmioty te (sprawujący głównie nadzór na drogami kołowymi) w pełni zrealizowały wydane zalecenia.

7. Pozostałe aspekty związane z funkcjonowaniem Komisji w 2022 r.

W 2022 r. Komisja prowadziła działalność realizując zaplanowane cele i wyzwania, na podstawie przyznaných 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 18 zdarzeń),
- podjęcie postępowania w sprawie wypadku lub incydentu o ile zaistniał on w okolicznościach uzasadniających podjęcie takiego badania (3 decyzje Przewodniczącego Komisji);
- wydania zaleceń podmiotom w celu poprawy bezpieczeństwa, w trakcie prowadzonych postępowań (12 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,
- szkolenia realizowanego przez Komisję dla przedstawicieli kolei Gruzji i Ministerstwa Rozwoju Republiki Gruzji z zakresu przepisów międzynarodowych i krajowych w sprawie badania zdarzeń kolejowych oraz organizacji PKBWK,
- współpracy z Głównym Inspektoratem Transportu Drogowego (GITD) – w sprawie urządzeń monitorujących wykroczenia kierowców w rejonie przejazdów kolejowo-drogowych.

8. Podsumowanie

W roku 2022 r. ogólna liczba zdarzeń zgłoszonych Komisji zmniejszyła się o 4,5% w stosunku do roku poprzedniego. W roku 2022 odnotowano 2294 zgłoszone, zaistniałe zdarzenia, a w roku 2021 – 2403 (tj. spadek o 109 zdarzeń) (Wykres 1).

Rok 2022 był pierwszym pełnym rokiem, w którym do PKBWK wpływały zgłoszenia o zaistniałych zdarzeniach od większej liczby podmiotów. Powyższe wiąże się z rozszerzeniem zakresu obowiązywania przepisów *Rozdziału 5a ustawy o transporcie kolejowym* na podmioty określone w art. 3 tej ustawy. Zmiana została wprowadzona ustawą zmieniającą ustawę o transporcie kolejowym z dnia 30 marca 2021 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym - art. 1 pkt 3) lit. b (Dz. U. poz. 780) i dotyczy 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 (m.in. WKD i linie kolei wąskotorowych).

Niezależnie od powyższego zanotowano nieznaczny spadek ogólnej liczby zdarzeń, a w szczególności zmniejszeniu uległa liczba wypadków zaistniałych na przejazdach kolejowych.

W 2022 r. w ewidencji (EwZd) nie zanotowano poważnych wypadków, natomiast w obszarze wypadków nieznaczny spadek o 1,5 %, a incydentów spadek o 5,5 % w stosunku do 2021 r.

Natomiast w 2021 r. zaistniały 3 poważne wypadki na przejazdach kolejowo-drogowych, w tym 2 na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii B i jeden na przejeździe kategorii C.

Na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii A zaistniało w 2022 r. - 6 wypadków, tyle samo co w roku poprzednim (w 2021 r. zaistniało 6 wypadków) – nie zanotowano poważnych wypadków.

Na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii B w 2022 r. zaistniało 15 wypadków, a w roku 2021 – 19 wypadków. Na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii C w 2022 roku – zaistniały 42 wypadki, natomiast w 2021 r. – 1 poważny wypadek i 33 wypadki.

Niepokojącym zjawiskiem był w 2022 r. wzrost wypadków o 8 na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii C.

W 2022 r. zaistniało ponad 40 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.

Pozytywnym zjawiskiem był spadek poważnych wypadków i wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych w porównaniu do roku 2021 (tj. z zaistniałych 211 w 2021 r. spadek do 169 wypadków w 2022 r.). W roku 2022 wystąpił spadek liczby poważnych wypadków i wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych - o 19,9 % w porównaniu do roku 2021.

Z analizy liczby zaistniałych zdarzeń wynika, że wystąpił nieznaczny wzrost (o 22 incydenty) zdarzeń kwalifikowanych do kategorii C64 (w roku 2022 zanotowano 607 incydentów, a w roku 2021 – 585) 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 2022 r. zaistniało 607 zdarzeń kategorii C64 w tym: 517 na przejazdach kolejowo-drogowych oraz 85 obrzuceń pociągów i 5 pozostałych incydentów (kradzieże, ułożenie przeszkody i inne czyny chuligańskie).

Łącznie zanotowano 604 incydenty na przejazdach kolejowo-drogowych - polegających na niezatrzymaniu się pojazdu drogowego przed zamkniętą rogatką (półrogatką) i uszkodzenie jej lub sygnalizatorów drogowych (tj. incydenty kategorii C66 – 87) oraz złośliwe, chuligańskie lub lekkomyślne występki, stanowiące zagrożenie dla pasażerów lub pracowników pociągu, w tym zamknięcia pojazdów drogowych na przejazdach, uszkodzenia rogatek (tj. incydenty kategorii C64 - 517).

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 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, rogatki 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 rogatkami 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 rogatkami.

Pomimo znaczącego spadku zdarzeń (wypadków) w 2022 r. na przejazdach kolejowo-drogowych (Wykres 5), liczba ich jest nadal duża i powinna mobilizować zarządców infrastruktury do podjęcia skutecznych działań powodujących poprawę bezpieczeństwa (dalsze zmniejszenie liczby tych zdarzeń) .

Odnotowano wzrost liczby poszkodowanych (zabitych) w ewidencji wszystkich wypadków kolejowych, tj. o 9,2 %. Należy zwrócić uwagę na kategorię B34, która została uaktualniona na dzień 15 sierpnia 2023 r. Liczba zdarzeń w statystyce w tej kategorii jest znacznie mniejsza, niż zanotowana na dzień 31 grudnia 2022 r. z uwagi na zakończone postępowania prokuratury i zmianę kwalifikacji części zdarzeń kategorii B34, jako samobójstwa lub próby samobójcze.

Pozytywnym zjawiskiem jest spadek liczby incydentów kategorii C68 – rozerwanie pociągu bez zbiegnięcia (w 2022 roku zaistniało 246, a w 2021 – zaistniało 281 incydentów). Liczba tych zdarzeń jest nadal bardzo duża, co powinno mobilizować komisje kolejowe do bardziej wnikliwych analiz przyczyn i wyjaśnienia okoliczności i przyczyn ich powstawania, w celu minimalizowania zagrożeń. W 2022 r. zaistniało 14 wypadków kategorii B08 i 9 incydentów kategorii C47 (tj. zbiegnięcia pojazdów kolejowych). Jest to niepokojące zjawisko z uwagi na fakt, że mimo wydanego zalecenia w tej sprawie w Raporcie Rocznym za rok 2021, liczba tych zdarzeń w 2022 wzrosła.

W systemie Ewidencji Zdarzeń Kolejowych (EwZd) odnotowano spadek o ponad 41,0% incydentów kategorii C50 (z 39 incydentów w 2021 r. do 23 w 2022 r.) dotyczących niewłaściwego załadowania, rozładowania i zabezpieczenia ładunku. Jest to pozytywne zjawisko. Niemniej jednak wymaga dalszego zwiększenia nadzoru i zaangażowania przewoźników i podmiotów odpowiedzialnych (dotyczy to również podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie (ECM)) za organizację przewozów towarowych.

Wnikliwej analizie i eliminacji zagrożeń (nieprawidłowości) powinny być poddawane zdarzenia kat. 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 z 226 zaistniałych w 2021 r. do 199 - w 2022 roku.

W ewidencji w 2022 r., zanotowano spadek zgłoszonych incydentów o 5,5% 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 (199), C64 (607), C68 (246) stanowią łącznie ponad 64,0 % wszystkich incydentów zaistniałych w 2022 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 spadek liczby wypadków kategorii B09 - z 58 w 2021 r. do 44 w 2022 r., a incydentów kategorii C51 spadek - z 42 w 2021 r. do 29 w 2022 r. Liczba tych zdarzeń jest nadal znacząca i podlegać winna wnikliwej uwadze przez sprawujących nadzór i organizujących te prace (z uwagi na znaczący wpływ czynnika ludzkiego).

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

- **nieprzestrzeżenie tymczasowych regulaminów** prowadzenia robót oraz wewnętrznych instrukcji zarządcy,
- **opracowanie regulaminów w sposób uproszczony** nie obejmujący wszystkich zagrożeń bezpieczeństwa wykonywanych robót,
- **nieprawidłowe zabezpieczenie miejsca robót** - starcia pojazdów kolejowych z obiektami wchodzącymi w skrajnię toru czynnego - najczęściej z pojazdami pracującymi na placu budowy (koparki, wywrotki), nieprawidłowo składowane materiały (podkłady, szyny itp.), kolizje z pojazdami drogowymi powstałe na skutek braku strzeżenia przejazdu kolejowo-

- drogowego przez uprawnionego pracownika, uszkodzenie taboru przez tłuczeń z pracującej na sąsiednim torze oczyszczarki tłuczni, czy piaskowania konstrukcji remontowanego mostu,
- **nieprawidłowe postępowania użytkowników przejazdów kolejowo-drogowych**, zlokalizowanych w obrębie prowadzonych robót,
 - **niezachowanie należytej ostrożności podczas wykonywania robót** – potrącenia pracowników przez pociągi poruszające się po torze czynnym bez ograniczenia prędkości, w sąsiedztwie wykonywanych robót,
 - **nieprawidłowe ułożenie drogi przebiegu** – prawidłowość ułożenia drogi przebiegu nie weryfikowana przez urządzenia srk, wyłączone z powodu prowadzonych robót,
 - **niezatrzymanie pojazdu w miejscu, w którym powinien się zatrzymać** (np. przed tarczą manewrową lub rozjazdami podczas zjazdu z miejsca robót, rozpoczęcie jazdy bez wymaganego zezwolenia bez uzgodnienia z dyżurnym ruchu),
 - brak ścisłej współpracy w obszarze inwestycji i eksploatacji, brak właściwej komunikacji pomiędzy Centrami Realizacji Inwestycji i Zakładami Linii Kolejowych PKP PLK S.A.

Z analizy zdarzeń na bocznicach kolejowych w 2022 r. – wynika spadek zaistniałych zdarzeń w 2022 r. (tj. – zaistniało 168 zdarzeń, w tym 128 wypadków oraz 40 incydentów) natomiast w 2021 r. zaistniało łącznie 180 (w tym 149 zakwalifikowanych do kategorii wypadki kolejowe oraz 31 do kategorii incydenty kolejowe).

Zdarzenia na bocznicach kolejowych w 2022 stanowią 7,3 % ogólnej liczby (2294) zdarzeń zgłoszonych do PKBWK, wypadki (128) stanowią 19,7% ogólnej liczby (651) zaistniałych wypadków kolejowych zgłoszonych do PKBWK, a incydenty (40) stanowią 2,4% ogólnej liczby incydentów kolejowych (1643).

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

Komisja w 2022 r. wypełniała swoje ustawowe obowiązki, jednocześnie nie przekraczając założeń budżetu na rok 2022 r. Realizowała je przy efektywnej współpracy z wieloma podmiotami, przede wszystkim z: komisjami kolejowymi, krajowymi organami dochodzeniowymi innych krajów UE, zarządcami infrastruktury i przewoźnikami kolejowymi, UTK oraz Agencją Kolejową Unii Europejskiej.

9. Dane kontaktowe i teled adresowe PKBWK wg stanu na dzień 1 sierpnia 2023 r.

Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych al. J. Ch. 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 zawiadomianie o zdarzeniach kolejowych (§ 7),
- skład Komisji,
- akty prawne i dokumenty,
- raporty,
- ochrona danych osobowych (zgodnie z RODO).

ZAŁĄCZNIK „A”
do Raportu Roczno go za rok 2022
Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych.
Informacje na temat realizacji zaleceń PKBWK wydanych w 2022 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 01/2022 z postępowania w sprawie poważnego wypadku kolejowego zaistniałego w dniu 4 kwietnia 2021 r. o godz. 09:10 na szlaku Oborniki Wielkopolskie - Rogoźno Wielkopolskie, w torze nr 1, na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii D w km 30,453 linii kolejowej nr 354 Poznań Główny POD - Piła Główna;
2. RAPORT Nr PKBWK 02/2022 z postępowania w sprawie wypadku kolejowego zaistniałego 26 lutego 2021 r. godz. 09:32 na stacji Grodzisko Dolne, tor nr 2, w km 163,756 linii kolejowej nr 68 Lublin Główny – Przeworsk;
3. RAPORT Nr PKBWK 03/2022 z postępowania w sprawie wypadku kolejowego zaistniałego 30 kwietnia 2020 r. o godz. 11:50 na szlaku Świdnica Kraszowice – Jedlina Zdrój w km 60,885 linii kolejowej nr 285 Wrocław Główny – Świdnica Przedmieście;
4. RAPORT Nr PKBWK 04/2022 z postępowania w sprawie wypadku kolejowego zaistniałego 29 lipca 2021 r. o godz. 06:15 na szlaku Szczecin Gumieńce - Tantow, w torze nr 1, przejazd kolejowo-drogowy kategorii C w km 7,585, linii kolejowej nr 409 Szczecin Gumieńce – Granica Państwa (Tantow);
5. RAPORT Nr PKBWK 05/2022 z postępowania w sprawie poważnego wypadku zaistniałego 15 czerwca 2021 r. o godz. 10:05 na stacji Kochanówka Pustków w torze nr 1, na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii C w km 313,328 linii kolejowej nr 25 Łódź Kaliska – Dębica;
6. RAPORT Nr PKBWK 06/2022 z postępowania z incydentu kolejowego zaistniałego w dniu 5 lutego 2021 r. o godz. 9:37 na stacji Gogolin, w torze nr 6, w km 22,400 linii kolejowej nr 136 Kędzierzyn Koźle - Opole Groszowice;
7. RAPORT Nr PKBWK 07/2022 z postępowania w sprawie wypadku kolejowego zaistniałego 3 lutego 2022 r. o godz. 06:14 na szlaku Warlubie – Laskowice Pomorskie, w torze nr 2, na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii B w km 437,386 linii kolejowej nr 131 Chorzów Batory – Tczew;
8. RAPORT Nr PKBWK 08/2022 z postępowania w sprawie wypadku kolejowego zaistniałego 14 stycznia 2022 r. o godz. 10:48, na stacji Kolbuszowa, w torze nr 1Wb, przejazd kolejowo-drogowy kat. C, w km 46,925 linii kolejowej nr 71 Ocice – Rzeszów Główny;
9. Raport Roczny za rok 2021 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 01/2022 z postępowania w sprawie poważnego wypadku kolejowego zaistniałego w dniu 4 kwietnia 2021 r. o godz. 09:10 na szlaku Oborniki Wielkopolskie - Rogoźno Wielkopolskie, w torze nr 1, na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii D w km 30,453 linii kolejowej nr 354 Poznań Główny POD - Piła Główna

PKBWK 01/2022_1 Zarządca infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w celu zapewnienia bezpieczeństwa w rejonie przejazdu kolejowo-drogowego zrealizuje ustalenia dotyczące podwyższenia kategorii przejazdu wynikające z protokołu nr IZ16KI.505.36.2021 z dnia 20 kwietnia 2021 r.

ADRESACI ZALECENIA: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **50%**

PKBWK 01/2022_2 Autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej oraz Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o. podejmą działania w zakresie skuteczności nadzoru nad realizacją procedur SMS lub przepisów wewnętrznych. W przypadku zmian parametrów linii kolejowej dotyczących zwiększenia prędkości pociągów w rejonie przejazdów kolejowo-drogowych należy przeprowadzać ocenę znaczenia zmiany indywidualnie dla każdego ze skrzyżowań w poziomie szyn.

ADRESACI ZALECENIA: autoryzowani zarządcy infrastruktury oraz WKD sp. z o.o.

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **90%**

PKBWK 01/2022_3 Autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej, użytkownicy bocznic kolejowych, operatorzy kolei wąskotorowych oraz Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o. podejmą działania mające na celu poprawę jakości i dogłębności kontroli, badań diagnostycznych i sposobu pomiarów trójkąta widoczności przejazdów kolejowo-drogowych. Podczas pomiarów trójkątów widoczności należy brać pod uwagę fakt, że widoczność czoła pociągu z 5 metrów od skrajnej szyny musi być ciągła (nie przesłonięta przez jakiegokolwiek obiekty w trakcie zbliżania się pociągu do przejazdu kolejowo-drogowego) i musi obejmować latarnie sygnałowe jego czoła. W przypadku niezachowania tego warunku, należy ograniczyć prędkość pociągów w rejonie przejazdów kolejowo-drogowych zgodnie z obowiązującymi przepisami.

ADRESACI ZALECENIA: autoryzowani zarządcy infrastruktury, użytkownicy bocznic kolejowych, operatorzy kolei wąskotorowych oraz WKD sp. z o.o.

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **81%**

II. Zalecenia przekazane przez Prezesa UTK po analizie Raportu Nr PKBWK 02/2022 z postępowania w sprawie wypadku kolejowego zaistniałego 26 lutego 2021 r. godz. 09:32 na stacji Grodzisko Dolne, tor nr 2, w km 163,756 linii kolejowej nr 68 Lublin Główny – Przeworsk

PKBWK 02/2022_1 Autoryzowani zarządcy infrastruktury spowodują, że dyżurni ruchu w przypadku, gdy udzielać będą informacji prowadzącym pojazdy kolejowe o konieczności przepuszczenia pociągów, powinni informować ich na bieżąco zmianie organizacji ruchu na stacji.

ADRESACI ZALECENIA: autoryzowani zarządcy infrastruktury

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **86%**

PKBWK 02/2022_2 Dla zapewnienia widoczności semafora D na stacji Grodzisko Dolne PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Rzeszowie przestawi słup sieci trakcyjnej lokata 163-44 w rejonie okręgu nastawczego GD1.

ADRESACI ZALECENIA: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Rzeszowie
ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **100%**

PKBWK 02/2022_3 Autoryzowani zarządcy infrastruktury wykonają nadzwyczajne sprawdzenie widoczności semaforów kształtowych w porze dziennej i nocnej na stacjach z siecią trakcyjną w torach głównych zasadniczych i dodatkowych.

ADRESACI ZALECENIA: autoryzowani zarządcy infrastruktury
ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **100%**

PKBWK 02/2022_4 Certyfikowani przewoźnicy kolejowi pasażerscy podejmą działania w celu poprawy bezpieczeństwa pasażerów w pociągach poprzez odpowiednie zamocowanie stolików w wagonach bezprzedziałowych pasażerskich, gwarantując bezpieczeństwo podróży.

ADRESACI ZALECENIA: certyfikowani przewoźnicy kolejowi pasażerscy
ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **80%**

PKBWK 02/2022_5 Zarządca infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. zrealizuje zalecenie określone w protokole z badań diagnostycznych urządzeń sterowania ruchem kolejowym (Protokół nr IZATA-I/3-22-068/2019 z dnia 21 czerwca 2021 r.) o treści: „Przewidzieć remont urządzeń srk, wymianę semaforów kształtowych na świetlne oraz zabudowę blokady Eap na przyległych szlakach do stacji Tryńcza-Leżajsk”.

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

PKBWK 02/2022_6 W celu zapewnienia bezpieczeństwa ruchu pociągów w przebiegach a11, b2 i a23 PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Rzeszowie przywróci stan techniczny infrastruktury na stacji Grodzisko Dolne do aktualnie istniejącej dokumentacji technicznej.

ADRESACI ZALECENIA: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Rzeszowie
ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **100%**

PKBWK 02/2022_7 Certyfikowani przewoźnicy kolejowi, autoryzowani zarządcy infrastruktury, użytkownicy bocznic kolejowych, operatorzy kolei wąskotorowych oraz podmioty zwolnione z obowiązku uzyskania certyfikatu lub autoryzacji bezpieczeństwa, uprawnione do prowadzenia działalności na podstawie świadectwa bezpieczeństwa wprowadzą regulacje wewnętrzne w zakresie ograniczenia korzystania z urządzeń multimedialnych niezwiązanych z prowadzeniem ruchu kolejowego przez drużyny pociągowe i personel obsługi posterunków ruchu w czasie pracy, utrudniającym prawidłowy odbiór nadawanych sygnałów akustycznych i komunikatów głosowych oraz ujmą to zagadnienie w programie pouczeń okresowych.

ADRESACI ZALECENIA: certyfikowani przewoźnicy kolejowi, autoryzowani zarządcy infrastruktury, 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: **75%**

PKBWK 02/2022_8 Przewoźnik kolejowy LOTOS Kolej Sp. z o. o. wdroży zalecenie PKBWK skierowane do przewoźników kolejowych o obowiązku zainstalowania urządzeń rejestrujących przedpole jazdy - kamer

cyfrowych lub wideo rejestratorów w pojazdach kolejowych nowo budowanych i będących w eksploatacji (rekomendacja PKBWK nr PKBWK-076-305/RL/R/11 z dnia 22 listopada 2011 r.)

ADRESACI ZALECENIA: LOTOS Kolej Sp. z o. o.

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **100%**

III. Zalecenia przekazane przez Prezesa UTK po analizie Raportu Nr PKBWK 03/2022

z postępowania w sprawie wypadku kolejowego zaistniałego 30 kwietnia 2020 r. o godz. 11:50 na szlaku Świdnica Kraszowice – Jedlina Zdrój w km 60,885 linii kolejowej nr 285 Wrocław Główny – Świdnica Przedmieście

PKBWK 03/2022_1 Dysponenci pojazdów specjalnych wdrożą zalecenie nr 4 z Raportu PKBWK 03/2020, odnoszące się do wyposażenia pojazdów specjalnych w rejestrator pokładowy parametrów jazdy oraz dodatkowo podejmą działania celem doposażenia tych pojazdów w rejestratory obrazu przedpola jazdy i pracy.

ADRESACI ZALECENIA: dysponenci pojazdów specjalnych

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **42%**

PKBWK 03/2022_2 Autoryzowani zarządcy infrastruktury opracują zasady prowadzenia robót na spadku linii kolejowej z wykorzystaniem pojazdów specjalnych samojezdnych będących w składzie z innymi pojazdami kolejowymi bez napędu, do stosowania których będą zobligowane przedsiębiorstwa wykonujące prace remontowe i utrzymaniowe oraz zapewnią mechanizmy nadzoru nad stosowaniem tej procedury.

ADRESACI ZALECENIA: autoryzowani zarządcy infrastruktury

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **84%**

PKBWK 03/2022_3 Autoryzowani zarządcy infrastruktury prześlą przedsiębiorstwom wykonującym prace remontowe i utrzymaniowe na terenie ich infrastruktury kolejowej zalecenie o treści: „Przedsiębiorstwa wykonujące prace remontowe i utrzymaniowe na terenie infrastruktury kolejowej zorganizowane w sposób długoterminowy, uniemożliwiający bezpośredni kontakt z pracownikami, będą realizować system kontroli w zakresie dyscypliny pracy i przestrzegania przepisów i instrukcji, a w szczególności prowadzenia ruchu, wykonywania prac oraz stanu psychofizycznego pracowników” oraz wdrożą mechanizmy nadzoru nad wykonaniem tego zalecenia.

ADRESACI ZALECENIA: autoryzowani zarządcy infrastruktury

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **91%**

PKBWK 03/2022_4 Autoryzowani zarządcy infrastruktury:

- a. nieposiadający stosownych przepisów dotyczących prac maszyn i urządzeń poruszających się po tym samym torze, w tym samym czasie w różnych lokalizacjach opracują te przepisy dotyczące wzajemnego komunikowania się w tych sytuacjach pracy oraz wdrożą je do stosowania,
- b. posiadający powyższe przepisy przeprowadzą szkolenia przypominające o obowiązujących zasadach.

ADRESACI ZALECENIA: autoryzowani zarządcy infrastruktury

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **78%**

PKBWK 03/2022_5 Autoryzowani zarządcy infrastruktury opracowując specyfikacje warunków zamówienia w związku z planowanymi pracami inwestycyjnymi/modernizacyjnymi uwzględnią wydane zalecenia dotyczące:

- a. wyposażenia torowych samojezdnych maszyn do zgrzewania szyn w rejestratory parametrów jazdy i rejestratory obrazu przedpola jazdy i pracy,
- b. wyposażenia pracowników w urządzenia radiołączności. Adresaci zalecenia: Autoryzowani zarządcy infrastruktury

ADRESACI ZALECENIA: autoryzowani zarządcy infrastruktury
ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **85%**

IV. Zalecenia przekazane przez Prezesa UTK po analizie Raportu Nr PKBWK 04/2022
z postępowania w sprawie wypadku kolejowego zaistniałego 29 lipca 2021 r. o godz. 06:15 na szlaku Szczecin Gumieńce - Tantow, w torze nr 1, przejazd kolejowo-drogowy kategorii C w km 7,585, linii kolejowej nr 409 Szczecin Gumieńce – Granica Państwa (Tantow);

PKBWK 04/2022_1 Zarządca infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w celu poprawy bezpieczeństwa w rejonie przejazdu kolejowo-drogowego w km 7,585 podejmie działania zmierzające do podwyższenia kategorii tego przejazdu.

ADRESACI ZALECENIA: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: *)**30%**

*) Dla przejazdu kolejowo drogowego kat. C w km 7,585 linii kolejowej nr 409 Szczecin Gumieńce – Granica Państwa (Tantow) w trakcie uzgodnień jest możliwość podwyższenia jego kategorii do kat. B, a także ustalenie źródeł finansowania planowanej inwestycji. Po ustaleniu możliwości wykonania odpowiednich prac, zgodnie z obowiązującą w Spółce procedurą SMS/MMS-PR-03 przeprowadzona zostanie ocena znaczenia zmiany wraz z identyfikacją zagrożeń w celu oceny wpływu wprowadzanej zmiany na bezpieczeństwo w systemie kolejowym.

PKBWK 04/2022_2 Autoryzowani zarządcy infrastruktury, użytkownicy bocznic kolejowych, operatorzy kolei wąskotorowych oraz podmioty zwolnione z obowiązku uzyskania autoryzacji bezpieczeństwa uprawnione do prowadzenia działalności na podstawie świadectwa bezpieczeństwa podejmą działania w zakresie wprowadzenia mechanizmów powodujących realizację wniosków i zaleceń z przeglądów diagnostycznych na przejazdach kolejowo-drogowych.

ADRESACI ZALECENIA: autoryzowani zarządcy infrastruktury, użytkownicy bocznic kolejowych, operatorzy kolei wąskotorowych oraz podmioty zwolnione z obowiązku uzyskania autoryzacji bezpieczeństwa uprawnione do prowadzenia działalności na podstawie świadectwa bezpieczeństwa
ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **87%**

V. Zalecenia przekazane przez Prezesa UTK po analizie Raportu Nr PKBWK 05/2022
z postępowania w sprawie poważnego wypadku zaistniałego 15 czerwca 2021 r. o godz. 10:05 na stacji Kochanówka Pustków w torze nr 1, na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii C w km 313,328 linii kolejowej nr 25 Łódź Kaliska – Dębica

PKBWK 05/2021_1 Autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej, użytkownicy bocznic kolejowych, operatorzy kolei wąskotorowych oraz podmioty zwolnione z obowiązku uzyskania autoryzacji bezpieczeństwa uprawnione do prowadzenia działalności na podstawie świadectwa bezpieczeństwa ujmą w przepisach wewnętrznych obowiązek odwrócenia przejazdowych sygnalizatorów drogowych i ich zasłonięcia w taki sposób, aby komory nie były widoczne dla użytkowników przejazdu w przypadku, gdy sygnalizatory są zabudowane, lecz nie zostały jeszcze oddane do eksploatacji.

ADRESACI ZALECENIA: autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej, użytkownicy bocznic kolejowych, operatorzy kolei wąskotorowych oraz podmioty zwolnione z obowiązku uzyskania autoryzacji bezpieczeństwa uprawnione do prowadzenia działalności na podstawie świadectwa bezpieczeństwa
ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **75%**

PKBWK 05/2021_2 Autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej, użytkownicy bocznic kolejowych, operatorzy kolei wąskotorowych oraz podmioty zwolnione z obowiązku uzyskania autoryzacji

bezpieczeństwa uprawnione do prowadzenia działalności na podstawie świadectwa bezpieczeństwa podejmą działania w zakresie wprowadzenia mechanizmów skutecznej kontroli nad prawidłowością wykonywania badań diagnostycznych przejazdów kolejowo-drogowych. W odniesieniu do przejazdów kolejowo-drogowych, po których odbywa się ruch drogowy, obowiązek realizacji okresowych badań diagnostycznych spoczywa na powyższych podmiotach.

ADRESACI ZALECENIA: autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej, użytkownicy bocznic kolejowych, operatorzy kolei wąskotorowych oraz podmioty zwolnione z obowiązku uzyskania autoryzacji bezpieczeństwa uprawnione do prowadzenia działalności na podstawie świadectwa bezpieczeństwa

– ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **86%**

PKBWK 05/2022_3 Dysponenci pojazdów specjalnych bezwzględnie wdrożą niezrealizowane zalecenia zawarte w Raportach PKBWK:

a. Zalecenie nr 3 z Raportu Nr PKBWK/05/2018: „PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. doposaży pojazdy pomocnicze modernizowane, poddawane przeglądom poziomów utrzymania P4 i P5, jak również pojazdy nowo zakupione, w rejestratory pokładowe parametrów jazdy (rejestrujące, co najmniej prędkość, ciśnienie w przewodzie głównym i cylindrach hamulcowych, uruchomienie sygnału „Baczość”),

b. Zalecenie nr 4 z Raportu Nr PKBWK/03/2020: „Rozszerza się zalecenia nr 1 i 3 Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych, wskazane w Raporcie Nr PKBWK/05/2018 z badania poważnego wypadku kategorii A18 zaistniałego w dniu 2 listopada 2017 r. o godzinie 18:49 na przejeździe kolejowo-drogowym kat. A z zawieszoną obsługą, usytuowanym w km 37,119 szlaku Śniadowo - Łapy, w torze szlakowym nr 1 linii kolejowej nr 36 Ostrołęka - Łapy, odnoszące się do wyposażenia pojazdów pomocniczych w elementy odblaskowe poprawiające widoczność pojazdu z boku oraz w rejestrator pokładowy parametrów jazdy (rejestrujący co najmniej prędkość, ciśnienie w przewodzie głównym i cylindrach hamulcowych, uruchomienie sygnału „Baczość”) na pojazdy specjalne”

ADRESACI ZALECENIA: dysponenci pojazdów specjalnych

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **57%**

VI. Zalecenia przekazane przez Prezesa UTK po analizie Raportu Nr PKBWK 06/2022

z postępowania z incydentu kolejowego zaistniałego w dniu 5 lutego 2021 r. o godz. 9:37 na stacji Gogolin, w torze nr 6, w km 22,400 linii kolejowej nr 136 Kędzierzyn Koźle - Opole Groszowice;

PKBWK 06/2022_1 Zarządca infrastruktury kolejowej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. podjąć działania mające na celu zwiększenie nadzoru przez Centrum Realizacji Inwestycji nad wykonawcami robót w ramach prowadzonych inwestycji.

ADRESACI ZALECENIA: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **100%**

PKBWK 06/2022_2 Po zakończeniu każdego etapu prowadzonej inwestycji zawierającej fazy należy sporządzać nowy regulamin tymczasowy prowadzenia ruchu pociągów podczas wykonywania robót na terenie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakładu Linii Kolejowych, który będzie kontynuacją danego zadania inwestycyjnego.

ADRESACI ZALECENIA: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **100%**

PKBWK 06/2022_3 Autoryzowani zarządcy infrastruktury oraz Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o. i Pomorska Kolej Metropolitarna S.A. podejmą działania mające na celu:

- a) poprawę jakości i dogłębności odbiorów technicznych poszczególnych faz robót w zakresie sprawdzania zgodności dokumentacji projektowej ze stanem na gruncie;
- b) ujęcie w tematyce szkoleń dla personelu obsługi posterunków ruchu zagadnień związanych z prowadzeniem ruchu pociągów na stacji i przyległych szlakach w trakcie obowiązywania obostrzeń, telefonicznego zapowiadania pociągów na szlakach, telefonicznego polecenia i zgłaszania przygotowania dróg przebiegu na stacji.

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

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **91%**

PKBWK 06/2022_4 Autoryzowani zarządcy infrastruktury oraz Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o. i Pomorska Kolej Metropolitarna S.A. w ramach nadzoru nad prowadzonymi inwestycjami poszerzą zakres kontroli w zakresie zgodności realizowanych faz z dokumentacją w szczególności w trakcie zmian pomiędzy kolejnymi przejściowymi fazami robót inwestycyjnych związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego.

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

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **100%**

VII. Zalecenia przekazane przez Prezesa UTK po analizie Raportu Nr PKBWK 07/2022 z postępowania w sprawie wypadku kolejowego zaistniałego 3 lutego 2022 r. o godz. 06:14 na szlaku Warlubie – Laskowice Pomorskie, w torze nr 2, na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii B w km 437,386 linii kolejowej nr 131 Chorzów Batory – Tczew

PKBWK 07/2022_1 Zarządca infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Bydgoszczy przeprowadzi ponownie ocenę znaczenia zmiany z uwzględnieniem warunków miejscowych w związku z realizacją zaleceń powypadkowych.

ADRESACI ZALECENIA: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Bydgoszczy

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **100%**

PKBWK 07/2022_2 Zarządca infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Bydgoszczy zrealizuje ustalenia ujęte w Notatce z posiedzenia Zespołu ds. oceny znaczenia zmiany zgodnie z procedurą SMS-PR-03 „Zarządzanie zmianą” dla dokonania oceny znaczenia zmiany dla zmiany technicznej polegającej na przebudowie przejazdów kolejowych z kategorii A na B na linii nr 131 Chorzów Batory – Tczew zlokalizowanych w kilometrze 344,021; 437,386; 440,762 z dnia 15 kwietnia 2015 r., w szczególności w zakresie monitorów TVU na nastawni dysponującej stacji Warlubie.

ADRESACI ZALECENIA: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Bydgoszczy

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **100%**

PKBWK 07/2022_3: Zarządcy infrastruktury podczas kampanii społecznych mających na celu poprawę bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych położą nacisk na kształtowanie prawidłowych zachowań użytkowników przejazdów, w przypadku, gdy pojazd drogowy znajduje się pomiędzy rogatkami, w tym m.in. konieczność natychmiastowego zjazdu pojazdu z wyłamaniem rogatek lub opuszczenia pojazdu, gdy uległ on uszkodzeniu na przejeździe

ADRESACI ZALECENIA: autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej, użytkownicy bocznic kolejowych, operatorzy kolei wąskotorowych oraz podmioty zwolnione z obowiązku uzyskania autoryzacji bezpieczeństwa uprawnione do prowadzenia działalności na podstawie świadectwa bezpieczeństwa

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **71%**

PKBWK 07/2022_4: Autoryzowani zarządcy infrastruktury w przypadku zmiany kategorii przejazdu kolejowo-drogowego, przebudowy lub budowy nowego przejazdu lub przejścia dla pieszych, wprowadzają obowiązek oceny znaczenia zmiany, z uwzględnieniem istniejących warunków miejscowych

ADRESACI ZALECENIA: autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **97%**

VIII. Zalecenia przekazane przez Prezesa UTK po analizie Raportu Nr PKBWK 08/2022

z postępowania w sprawie wypadku kolejowego zaistniałego 14 stycznia 2022 r. o godz.10:48, na stacji Kolbuszowa, w torze nr 1Wb, przejazd kolejowo-drogowy kat. C, w km 46,925 linii kolejowej nr 71 Ocice – Rzeszów Główny

PKBWK 08/2022_1 W związku ze zmianą w infrastrukturze: przejazdu kolejowo-drogowego (z kategorii C na kategorię B), układu torowego i przeznaczenia torów na bocznicę będącej w sąsiedztwie toru linii kolejowej oraz zmianą organizacji ruchu drogowego w obrębie przejazdu, PKN Orlen S.A. powoła zespół ds. oceny i wyceny ryzyka w celu identyfikacji zagrożeń mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu pojazdów kolejowych i drogowych na przejeździe kolejowo-drogowym oraz na torze nr 101. Zaleca się by w skład zespołu identyfikującego zagrożenia wchodził przedstawiciel zarządcy infrastruktury kolejowej, zarządcy drogi, użytkownika bocznic i organizującego przewozy w rejonie bocznic,

ADRESACI ZALECENIA: PKN Orlen S.A.

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: *)**50%**

*) W dniu 19.01.2023 r. PKN ORLEN S.A. powołał Zespół Koordynujący ds. realizacji zalecenia nr 1 z raportu nr PKBWK 08/2022. W skład zespołu wchodzi przedstawiciele PKN ORLEN S.A. oraz przewoźnika organizującego przewozy w obrębie bocznic - ORLEN KolTrans S.A. Przewodniczący Zespołu w pismach nr HLI/014/2023 oraz HLI/015/2023 zwrócił się do Zarządu Dróg Powiatowych w Kolbuszowej oraz do PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Rzeszowie z wnioskiem o wskazanie przedstawicieli do udziału w pracach komisji, które to osoby zostały wskazane w przesłanej odpowiedzi. Zespół prowadzi prace merytoryczne zgodnie z treścią zalecenia.

*)Zgodnie z informacją nr LR1/010/2023 z dnia 25 sierpnia 2023 r. w toku prac Zespołu powstało opracowanie pn. „Sprawozdanie w zakresie identyfikacji zagrożeń mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu pojazdów na przejeździe kolejowo-drogowym nr 071 046 925”, które przekazano PKBWK.

PKBWK 08/2022_2 PKN Orlen S.A. w uzgodnieniu z PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. zaktualizuje początek bocznic Terminal Paliw w Wieleńce w stosownej dokumentacji.

ADRESACI ZALECENIA: PKN Orlen S.A. oraz PKP Polskie Linie Kolejowe S.A

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: *)**30%**

*) Zgodnie z informacją nr LR1/010/2023 z dnia 25 sierpnia 2023 r. - w uzgodnieniu z PKP PLK S.A. Zakład Linii kolejowych w Rzeszowie, zaktualizowany został początek bocznic Terminala Paliw ORLEN S.A. w Wieleńce. W trakcie uzgadniania jest Regulamin Pracy Bocznic olejowej Terminala Paliw. Na podstawie informacji przekazanej przez ORLEN S.A. w piśmie nr HLI/078/2023 z dnia 31 sierpnia 2023 r. Zalecenie Nr 2 zostało zrealizowane z dniem 2023-08-31.

PKBWK 08/2022_3 PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. dokona likwidacji zbędnych zabudowanych wzdłuż linii nr 71 wkopanych pionowo szyn stanowiących punkty stałe toru bezstykowego. Jako punkty stałe wykorzystać istniejące słupy trakcyjne

ADRESACI ZALECENIA: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **15%**

PKBWK 08/2022_4 Przewoźnicy kolejowi posiadający licencję na przewóz osób wyposażą pojazdy kolejowe w miejscach dostępnych dla obsługi pociągu w nosze ratownicze lub inny sprzęt do przenoszenia poszkodowanych.

ADRESACI ZALECENIA: przewoźnicy kolejowi posiadający licencję na przewóz osób

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **34%**

IX. Zalecenia przekazane przez Prezesa UTK po analizie Raportu Roczno-ego za rok 2021

Raport Roczny za 2021_1 Autoryzowani zarządcy infrastruktury przyspieszą realizację wdrażania, na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii D, systemów monitoringu i analizy zdarzeń (wykrywanie zbliżającego się pojazdu drogowego, ostrzeganie kierowców o zbliżaniu się do przejazdu kolejowo-drogowego, rejestrowanie zachowania pojazdu na przejeździe), a także identyfikujących przestrzeganie obowiązujących przepisów ruchu drogowego.

^{*)} ADRESACI ZALECENIA: autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **87%**

Raport Roczny za 2021_2 Certyfikowani przewoźnicy kolejowi podejmą działania organizacyjne i techniczne mające na celu zminimalizowanie uszkodzeń i złego stanu technicznego wagonów oraz pojazdów z napędem powodujących konieczność ich wyłączenia z ruchu na skutek wskazań przez urządzenia detekcji stanu awaryjnego taboru, potwierdzonych w warunkach warsztatowych (gorące maźnice, gorący hamulec skutkujący przesuniętą obręczą), a także innych usterek w pojazdach kolejowych będących w ruchu zauważonych przez personel obsługi.

ADRESACI ZALECENIA: certyfikowani przewoźnicy kolejowi

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **86%**

Raport Roczny za 2021_3 Autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej, użytkownicy bocznic kolejowych, operatorzy kolei wąskotorowych oraz inne podmioty działające w oparciu o świadectwa bezpieczeństwa posiadający w obsłudze i utrzymaniu przejazdu kolejowo-drogowe kategorii B oraz certyfikowani przewoźnicy kolejowi podejmą działania zmierzające do zminimalizowania zdarzeń kategorii C64 z udziałem użytkowników przejazdów kolejowo-drogowych, które polegały na omijaniu zamykanych rogatki i pozostawianiu pojazdów drogowych w strefie niebezpiecznej przejazdu (zamkniętych między rogatkami), przez zastosowanie m.in. postanowień ujętych w § 21 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 13 września 2018 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie (Dz. U. z 2018 r., poz. 1876).

ADRESACI ZALECENIA: Autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej, użytkownicy bocznic kolejowych, operatorzy kolei wąskotorowych oraz inne podmioty działające w oparciu o świadectwa, certyfikowani przewoźnicy kolejowi

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **86%**

Raport Roczny za 2021_4 Certyfikowani przewoźnicy kolejowi, autoryzowani zarządcy infrastruktury kolejowej, użytkownicy bocznic kolejowych, operatorzy kolei wąskotorowych oraz podmioty zwolnione z obowiązku uzyskania certyfikatu bądź autoryzacji bezpieczeństwa uprawnione do prowadzenia działalności na podstawie świadectwa bezpieczeństwa podejmą działania mające na celu wyeliminowanie zdarzeń kolejowych spowodowanych niezatrzymaniem się pojazdu kolejowego przed sygnałem „Stój” lub w miejscu, w którym powinien się zatrzymać, albo uruchomieniem pojazdu kolejowego bez wymaganego zezwolenia.

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

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **86%**

ZAŁĄCZNIK „B”
do Raportu Rocznoego za rok 2022
Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych

Informacje na temat realizacji zaleceń PKBWK wydanych w 2022 r. skierowanych do innych zainteresowanych podmiotów (art. 281 ust. 8 ustawy o transporcie kolejowym)

I. Zalecenia zawarte w Raporcie Nr PKBWK 04/2022 z postępowania w sprawie wypadku kolejowego zaistniałego 29 lipca 2021 r. o godz. 06:15 na szlaku Szczecin Gumieńce - Tantow, w torze nr 1, przejazd kolejowo-drogowy kategorii C w km 7,585, linii kolejowej nr 409 Szczecin Gumieńce – Granica Państwa (Tantow)

PKBWK 04/2022_zalecenie_1 Wójt Gminy Kołbaskowo wdroży działania w zakresie likwidacji obecnego połączenia drogi powiatowej nr 3492Z z dojazdem do żwirowni poprzez budowę drogi, zgodnie z projektem budowlanym nr P-872/2017 „**Budowa drogi gminnej do terenów inwestycyjnych usługowo-produkcyjnych w obrębie Barnisław**”, zatwierdzonym przez Starostę Polickiego.

ADRESAT ZALECENIA: Zarządca drogi gminnej, Wójt Gminy Kołbaskowo

PROCENT REALIZACJI: 100% - zrealizowano (potwierdzenie realizacji zalecenia przez Gminę Kołbaskowo e-mailem w dniu 17 sierpnia 2023 r.)

PKBWK 04/2022_zalecenie_2 Do czasu likwidacji obecnego połączenia drogi powiatowej nr 3492Z z dojazdem do żwirowni, zarządca drogi powiatowej opracuje i wprowadzi nową organizację ruchu w rejonie dojazdów do skrzyżowania kolejowo-drogowego gwarantującą poprawę bezpieczeństwa ruchu.

ADRESAT ZALECENIA: Zarządca drogi powiatowej, Starostwo Powiatowe w Policach

PROCENT REALIZACJI: 100% - zrealizowano (potwierdzenie realizacji zalecenia e-mailem w dniu 08 września 2023 r. przez Starostwo Powiatowe w Policach).

II. Zalecenia zawarte w Raporcie Nr PKBWK 05/2022 z postępowania w sprawie poważnego wypadku zaistniałego 15 czerwca 2021 r. o godz. 10:05 na stacji Kochanówka Pustków, w torze nr 1, na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii C, w km 313,328 linii kolejowej nr 25 Łódź Kaliska – Dębica

PKBWK 05/2022_zalecenie_4 Zarządca drogi zapewni ograniczenie prędkości dopuszczalnej do 50 km/h na drodze nr 1283R na dojazdach do przejazdu w związku z występowaniem zwiększonego ryzyka wypadków związanym z nadmierną prędkością (zgodnie z wydanym zaleceniem PKBWK.4631.5.2.2021 z dnia 14 lipca 2021 r.).

ADRESAT ZALECENIA: Zarządca drogi, Zarząd Dróg Powiatowych w Dębicy

PROCENT REALIZACJI: 100% - zrealizowano od 15 lipca 2022 r. (potwierdzenie realizacji zalecenia przez Zarząd Dróg Powiatowych w Dębicy)

Realizacja „Zalecenia Nr 4” potwierdzona pismem nr ZDP.3d.456.67.2021 z dnia 25 maja 2022 r. została przez Zarząd Dróg Powiatowych w Dębicy 39-200 Dębica, ul. Parkowa 26. Ograniczenie prędkości do

50 km/h na drodze powiatowej Nr 1283 r Brzeźnica Kronowice w obrębie przejazdu kolejowo-drogowego z linią kolejową nr 25 Łódź Kaliska – Dębica zostało wprowadzone z dniem 15 lipca 2022.

III. Zalecenia zawarte w Raporcie Nr PKBWK 07/2022 z postępowania w sprawie wypadku kolejowego zaistniałego 3 lutego 2022 r. o godz. 06:14 na szlaku Warlubie – Laskowice Pomorskie, w torze nr 2, na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii B w km 437,386 linii kolejowej nr 131 Chorzów Batory – Tczew

PKBWK 07/2022_zalecenie_3 Zarządca drogi opracuje nowy projekt organizacji ruchu w rejonie przejazdu kolejowego kat. B, uwzględniający warunki topograficzne skrzyżowania linii kolejowej z drogą, w taki sposób, aby pierwszeństwo przejazdu przez przejazd miały pojazdy jadące z kierunku miejscowości Bąkowski Młyn.

ADRESAT ZALECENIA: Zarządca drogi, Zarząd Dróg Powiatowych w Dębicy

PROCENT REALIZACJI: 100% - zrealizowano (potwierdzenie realizacji zalecenia przez Zarząd Dróg Powiatowych w Świeciu)

Realizacja „Zalecenia Nr 3” potwierdzona została przez Powiatowy Zarząd Dróg ul. Generała Józefa Hallera 9, 86-100 Świecie – pismem nr 4080/29/2022 z dnia 01 marca 2023 r.

ZAŁĄCZNIK „C”

do Raportu Roczno za rok 2022 Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych.

Struktura zdarzeń w 2022 r. w stosunku do 2021 r. z podziałem na kategorie.

Kategoria zdarzenia (oznaczenie literowe)	Opis kategorii zdarzenia Kwalifikacja przyczyny bezpośredniej	Kategoria (oznaczenie cyfrowe)	Razem 2021	Razem 2022
A	Najeżdżenie 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 rogatek (kat. C)	20	1	-
	Najeżdżenie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszyną drogową, maszyną rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym niewyposażonym w system przejazdu (kat. D)	21	2	-
POWAŻNE WYPADKI SUMA			3	-
B	Inne niż poniżej wymienione przyczyny lub nałożenie się kilku przyczyn jednocześnie, tworząc równoważne przyczyny	00	29	26
	Wyprawienie pojazdu kolejowego na tor zajęty, zamknięty albo przeciwny do zasadniczego lub w kierunku niewłaściwym	01	0	0
	Przyjęcie pojazdu kolejowego na stację na tor zamknięty lub zajęty	02	1	0
	Wyprawienie, przyjęcie lub jazda pojazdu kolejowego po niewłaściwie ułożonej niezabezpieczonej drodze przebiegu albo niewłaściwa obsługa urządzeń sterowania ruchem kolejowym	03	29	33
	Niezatrzymanie się pojazdu kolejowego przed sygnałem "Stój" lub w miejscu, w którym powinien się zatrzymać, albo uruchomienie pojazdu kolejowego bez wymaganego zezwolenia	04	33	34
	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	1	0
	Wykonanie manewru stwarzającego zagrożenie bezpieczeństwa ruchu pociągów	07	1	3
	Zbiegnięcie pojazdu kolejowego	08	10	14
	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 najeżdżenie pojazdu kolejowego na elementy budowli	09	58	44
	Uszkodzenie lub zły stan techniczny pojazdu kolejowego z napędem, pojazdu kolejowego specjalnego przeznaczenia (w tym również najeżdżenie 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	5	8
	Uszkodzenie lub zły stan techniczny wagonu (w tym także najeżdżenie na część konstrukcyjną wagonu)	11	16	15
	Uszkodzenie lub nieprawidłowe zadziałanie urządzeń sterowania ruchem kolejowym	12	2	3
	Najeżdżenie pojazdu kolejowego na pojazd kolejowy lub inną przeszkodę (np. płożę hamulcową, wózek bagażowy, pocztowy)	13	55	45
	Zamach zbrodniczy	14	0	0
	Przedwczesne rozwiązanie drogi przebiegu lub uchylenie zamknięcia i przełożenie zwrotnicy pod pojazdem kolejowym	15	20	13
	Niewłaściwe zestawienie pociągu lub składu manewrowego	16	1	2
	Niewłaściwe załadowanie, rozładowanie, nieprawidłowości w zabezpieczeniu ładunku lub inne nieprawidłowości w czynnościach ładunkowych albo niewłaściwe zestawienie pociągu lub składu manewrowego	17	8	10
	Najeżdżenie 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	6
	Najeżdżenie 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	19	15
	Najeżdżenie 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 rogatek (kat. C)	20	33	42
	Najeżdżenie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszyną drogową, maszyną rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym niewyposażonym w system przejazdu (kat. D)	21	150	106
	Najeżdżenie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszyną drogową, maszyną rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym użytku prywatnego (kat. F)	22	1	2
	Najeżdżenie 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	10	11
	Pożar w pociągu, składzie manewrowym lub w pojeździe kolejowym	24	2	8
	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	2	0
	Katastrofy budowlane w bezpośrednim sąsiedztwie torów kolejowych, po których odbywa się normalny ruch pociągów	29	0	0
	Złośliwe, chuligańskie lub lekkomyślne występkę (np. obrzucenie pociągu kamieniami, kradzież ładunku z pociągu lub składu manewrowego będącego w ruchu, ułożenie przeszkody na torze, dewastacja urządzeń energetycznych, łączności, sterowania ruchem kolejowym lub nawierzchni oraz ingerencja w te urządzenia)	30	2	5
	Najeżdżenie pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu strzeżonym	31	2	6
	Najeżdżenie pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory na przejeździe kolejowo-drogowym z samoczynnym systemem przejazdowym (kat. B, C)	32	7	5
	Najeżdżenie pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory na pozostałych przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach	33	11	10
	Najeżdżenie pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory poza przejazdami kolejowo-drogowymi lub przejściami na stacjach i szlakach	34	137	175
	Zdarzenia z osobami związane z ruchem pojazdu kolejowego (wskakiwanie, wypadnięcie z pociągu, pojazdu kolejowego, silny dojazd lub gwałtowne hamowanie pojazdu kolejowego)	35	9	9

Raport Roczny za rok 2022

	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
	Wjazd pojazdu kolejowego korzystającego z zasilania w energię trakcyjną z sieci trakcyjnej na niezajęty tor nieelektryfikowany	39	0	0
	Niekontrolowane uwolnienie się towaru niebezpiecznego z wagonu lub opakowania wymagające interwencji władz lub zastosowania środków do likwidacji zagrożenia pożarowego, chemicznego, biologicznego na stacji lub na szlaku	40	0	0
	Nieustalona kategoria	-	1	1
	WYPADKI SUMA		661	651
C	Wyprawienie pojazdu kolejowego na tor zajęty, zamknięty albo przeciwny do zasadniczego lub w kierunku niewłaściwym	41	2	2
	Przyjęcie pojazdu kolejowego na stację na tor zamknięty lub zajęty	42	2	1
	Wyprawienie, przyjęcie lub jazda pojazdu kolejowego po niewłaściwie ułożonej, niezabezpieczonej drodze przebiegu albo niewłaściwa obsługa lub brak obsługi urządzeń sterowania ruchem kolejowym	43	96	85
	Niezatrzymanie się pojazdu kolejowego przed sygnałem „Stój” lub w miejscu, w którym powinien się zatrzymać, albo uruchomienie pojazdu kolejowego bez wymaganego zezwolenia	44	137	118
	Przekroczenie największej dozwolonej prędkości jazdy	45	6	25
	Wykonanie manewru stwarzającego zagrożenie bezpieczeństwa ruchu pociągów	46	4	3
	Zbiegnięcie pojazdu kolejowego	47	4	9
	Przedwczesne rozwiązanie drogi przebiegu lub uchylenie zamknięcia i przełożenie zwrotnicy pod pojazdem kolejowym	48	3	4
	Niewłaściwe zestawienie pociągu	49	0	1
	Niewłaściwe załadowanie, rozładowanie, nieprawidłowości w zabezpieczeniu ładunku lub inne nieprawidłowości w czynnościach ładunkowych	50	39	23
	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	42	29
	Nieprawidłowe zadziałanie 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	5	4
	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	30	33
	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	226	199
	Pożar w pociągu lub w pojeździe kolejowym niepowodujący negatywnych skutków dla mienia lub środowiska, bez uszkodzonych	55	17	24
	Pożar obiektu budowlanego i roślinności w bezpośrednim sąsiedztwie torów kolejowych, po których odbywa się normalny ruch kolejowy	57	1	3
	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	4	0
	Najeżdżenie pojazdu kolejowego na przeszkodę (np. płożę hamulcową, wózek bagażowy, pocztowy itp.) bez wykolejenia lub uszkodzenia	60	54	35
	Zamach zbrodniczy	61	0	1
	Kłęski żywiołowe (np. powódź, zaspas śnieżne, zatory lodowe, huragany, osunięcia się ziemi)	62	16	33
	Katastrofy budowlane w bezpośrednim sąsiedztwie torów kolejowych, po których odbywa się normalny ruch pociągów	63	0	0
	Złośliwe, chuligańskie lub lekkomyślne występkę (np. obrzucenie pociągu kamieniami, kradzież ładunku z pociągu lub składu manewrowego będącego w ruchu, ułożenie przeszkody na torze, dewastacja urządzeń energetycznych, łączności, sterowania ruchem kolejowym lub nawierzchni oraz ingerencja w te urządzenia), bez uszkodzonych lub negatywnych konsekwencji dla mienia lub środowiska, stanowiące zagrożenie dla pasażerów lub pracowników pociągu	64	585	607
	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	28	30
Niezatrzymanie się pojazdu drogowego przed zamkniętą rogatką (półrogatką) i uszkodzenie jej lub sygnalizatorów drogowych, na których załączone były sygnały ostrzegające o nadjeżdżającym pociągu, bez kolizji z pojazdem kolejowym	66	122	87	
Nieprawidłowe działanie urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego lub pojazdów kolejowych spowodowane kradzieżą	67	0	1	
Rozerwanie się pociągu lub składu manewrowego, które nie spowodowało zbiegnięcia wagonów	68	281	246	
Inne niż powyżej wymienione przyczyny lub nałożenie się kilku przyczyn jednocześnie, tworząc równoważne przyczyny	69	35	40	
	INCYDENTY SUMA		1739	1643
	ŁĄCZNIE ZDARZENIA		2403	2294