



Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych
MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY

RAPORT ROCZNY ZA ROK 2018

Z DZIAŁALNOŚCI
PAŃSTWOWEJ KOMISJI BADANIA WYPADKÓW
KOLEJOWYCH

Zatwierdził:

z upoważnienia Przewodniczącego Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych

Tadeusza Ryś

Zastępca Przewodniczącego

Rafał Leśniowski

podpis na oryginale

ul Chałubińskiego 4, 00-928 Warszawa

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

tel. dyżurny 510 126 711

SPIS TREŚCI

| Punkt | Tytuł | Strona |
|-------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|
| 1. | Wstęp | 4 |
| 1.1 | Podstawy prawne funkcjonowania i zadania Komisji | 4 |
| 1.2 | Struktura organizacyjna Komisji | 6 |
| 2. | Formy prowadzenia postępowania przez Komisję i sprawowania nadzoru przez Przewodniczącego w 2018 r. | 9 |
| 3. | Zdarzenia w okresie od 1 stycznia do 31 grudnia 2018 r. | 12 |
| 3.1 | Zdarzenia zgłoszone Komisji przez obowiązane podmioty | 12 |
| 3.2 | Zdarzenia w odniesieniu do których Komisja prowadziła bezpośrednio postępowania, o których została powiadomiona Agencja Kolejowa Unii Europejskiej (EUAR) | 17 |
| 3.2.1 | Poważny wypadek kategorii A 21 zaistniały w dniu 27 lutego 2018 r. o godz. 18:57 na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii D zlokalizowanym na szlaku jednotorowym Opole Zachodnie – Szydłów, w km 1,934 linii kolejowej nr 287 Opole Zachodnie – Nysa | 17 |
| 3.2.2 | Wypadek kategorii B11 zaistniały w dniu 10 maja 2018 r. o godz. 16:12 na stacji Wronki, tor nr 1, w km 50,474 linii kolejowej nr 351 Poznań Główny – Szczecin Główny | 20 |
| 3.2.3 | Poważny wypadek kategorii A21 zaistniały w dniu 13 czerwca 2018 r. o godz. 12:54 na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii D, szlak Szczecin Podjuchy – Daleszewo Gryfińskie, tor nr 2, w km 342,231 linii kolejowej nr 273 Wrocław Główny – Szczecin Główny | 22 |
| 3.2.4 | Poważny wypadek kategorii A18 zaistniały w dniu 02 sierpnia 2018 r. o godz. 16:30 na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii A obsługiwanym przez dróżnika przejazdowego z posterunku 43, na szlaku Pierzyska – Gniezno, w torze nr 1, w km 43,141 linii kolejowej nr 353 Poznań Wschód – Skandawa | 24 |
| 3.2.5 | Poważny wypadek kategorii A 21 zaistniały w dniu 23 sierpnia 2018 r. o godz. 11:17 na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii D zlokalizowanym w stacji Szaflary, w km 25,749 linii kolejowej nr 99 Chabówka – Zakopane | 26 |
| 3.2.6 | Poważny wypadek kategorii A 21 zaistniały w dniu 17 listopada 2018 r. o godz. 11:49 na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii D szlak Dobrzechów – Frysztak, tor nr 1, w km 42,602 linii kolejowej nr 106 Rzeszów – Jasło | 29 |
| 3.2.7 | Poważny wypadek kategorii A20 zaistniały w dniu 19 grudnia 2018 r. o godz. 14:33 na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii C szlak Głogów Małopolski - Rzeszów, w km 63,130 linii kolejowej nr 71 Ocice – Rzeszów | 30 |
| 4. | Zalecenia w sprawie poprawy bezpieczeństwa wydane przez Komisję w raportach rocznych na podstawie art. 28l ust 6 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym | 31 |
| 4.1 | Zalecenia wydane w 2018 r., a opublikowane w Raporcie Rocznym PKBWK za 2017 r. | 31 |
| 4.2 | Zalecenia wydane w Raporcie Rocznym za rok 2018 | 33 |
| 5. | Realizacja zaleceń wydanych w 2018 r. przez PKBWK (na podstawie informacji z Urzędu Transportu Kolejowego) | 35 |
| 5.1 | Analiza informacji dotyczących realizacji zaleceń | 36 |
| 5.2 | Podsumowanie z realizacji zaleceń Komisji (na podstawie stanowiska Prezesa UTK) | 55 |
| 6. | Analiza zdarzeń zaistniałych w 2018 r. | 57 |
| 7. | Pozostałe aspekty związane z funkcjonowaniem Komisji w 2018 r. | 64 |
| 8. | Zadania PKBWK na rok 2019 | 68 |

| | |
|--------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 9. Podsumowanie | 70 |
| 10. Dane kontaktowe i teleadresowe PKBWK wg stanu na dzień 1 sierpnia 2019 r. | 72 |
| ZAŁĄCZNIK do Raportu Roczego PKBWK za 2018 r. | 73 |
| Informacje na temat realizacji zaleceń PKBWK wydanych w 2018 r. | |

1. Wstęp

1.1 Podstawy prawne funkcjonowania i zadania Komisji

Przy Ministrze właściwym do spraw transportu działa niezależna, stała Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych, zwana dalej „Komisją” lub „PKBWK”. Utworzenie Komisji było wynikiem implementacji do prawa krajowego dyrektywy 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych oraz zmieniającej dyrektywę Rady 95/18/WE w sprawie przyznawania licencji przedsiębiorstw kolejowym oraz dyrektywę 2001/14/WE w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz certyfikację w zakresie bezpieczeństwa (Dyrektywa w sprawie bezpieczeństwa kolei) (Dz. Urz. UE L 164 z 30.04.2004, str. 44) zwanej dalej („Dyrektywą”). Zgodnie z art. 21 Dyrektywy każde państwo członkowskie powinno zapewnić prowadzenie dochodzenia przyczyn 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. 21 Dyrektywy i reprezentowana na zewnątrz przez Przewodniczącego.

Zgodnie z postanowieniami rozdziału 5a ustawy z 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2019 r. poz. 710 z późn. zm.), zwana dalej „ustawą o transporcie kolejowym” lub „ustawą” Komisja realizuje swoje zadania w imieniu Ministra właściwego do spraw transportu. Zgodnie z uwagami zgłoszonymi przez przedstawicieli Komisji Europejskiej do przepisów prawa krajowego zostały wprowadzone zmiany do ustawy o transporcie kolejowym, ustawą z dnia 25 września 2015 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Dz. U. poz. 1741). Podstawowym zadaniem Komisji jest prowadzenie postępowania **po każdym poważnym wypadku** w transporcie kolejowym (zaistniałym na liniach kolejowych i bocznicach kolejowych) mającym oczywisty (negatywny) wpływ na regulacje bezpieczeństwa kolei lub na zarządzanie tym bezpieczeństwem. Komisja może również prowadzić postępowanie **w odniesieniu do wypadków lub incydentów, które w nieznacznie różniących się warunkach byłyby poważnymi wypadkami** powodującymi zaprzestanie funkcjonowania podsystemów strukturalnych lub składników interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei.

Decyzję o podjęciu postępowania w sprawie wypadku lub incydentu, o którym mowa wyżej, Przewodniczący Komisji podejmuje nie później niż w ciągu tygodnia od dnia uzyskania informacji o jego zaistnieniu.

Komisja może prowadzić postępowanie w odniesieniu do wypadku i incydentu innego, o ile zaistniał on w okolicznościach uzasadniających podjęcie takiego badania, w tym przypadku

decyzję o podjęciu postępowania na podstawie art. 28e ust. 2a ustawy o transporcie kolejowym, podejmuje Przewodniczący Komisji, nie mając określonego terminu.

Zgodnie ze zmianami wprowadzonymi do ustawy o transporcie kolejowym od 1 marca 2016 r. nastąpiło rozszerzenie zakresu kompetencji Komisji o możliwość badania zdarzeń, które mają miejsce na bocznicach kolejowych. Objęcie bocznic kolejowych analogicznymi rozwiązaniami, jakie funkcjonują na liniach kolejowych, powoduje ujednoczenie zasad zbierania danych o zdarzeniach kolejowych i uwzględnienia również zagrożeń, jakie wynikają z przewozów na obszarze bocznic kolejowych.

Kolejnym warunkiem możliwości prowadzenia 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 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, 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 dochodzenia, których celem jest ustalenie przyczyn, okoliczności zdarzeń, jak również określenie wniosków zapobiegawczych, mających na celu poprawę bezpieczeństwa w transporcie kolejowym. Komisja podejmuje rozstrzygnięcia w formie uchwały.

Członkowie Komisji posiadają legitymacje uprawniające do czynności służbowych w miejscu zdarzenia kolejowego, jak i innych czynności z nim związanych, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Transportu z dnia 21 lutego 2007 r. w sprawie wzoru legitymacji członka Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych (Dz. U. poz. 269).

W przypadkach, w których Komisja prowadzi postępowanie, sporządza raport zgodny z rozporządzeniem Ministra Transportu z dnia 12 kwietnia 2016 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie zawartości raportu z postępowania w sprawie poważnego wypadku, wypadku lub incydentu kolejowego (Dz. U. poz. 369).

1.2 Struktura organizacyjna Komisji

Wg stanu na dzień 31 grudnia 2018 r. w skład Komisji wchodziło 11 członków stałych w tym Przewodniczący, dwóch Zastępców, Sekretarz oraz jeden pracownik obsługi Komisji prowadzący sprawy administracyjno-biurowe i sekretariat Przewodniczącego Komisji. Komisja ma swoją siedzibę w Ministerstwie Infrastruktury w Warszawie, ul. Chałubińskiego 4, i jak stanowi art. 28d ust. 2 ustawy, obsługę kadrową, finansową, socjalną i administracyjną Komisji prowadzą właściwe komórki organizacyjne urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw transportu.

Zgodnie z postanowieniami § 5 ust. 1 Regulaminu działania Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych, zawartym w załączniku nr 1 do Zarządzenia nr 29 Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 22 czerwca 2017 r. w sprawie regulaminu działania Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych (Dz. Urz. Min. Inf. i Bud. poz. 48), Przewodniczący koordynuje realizację zadań Komisji, zapewnia właściwą organizację pracy Komisji, jej sprawne działanie oraz reprezentuje Komisję na zewnątrz.

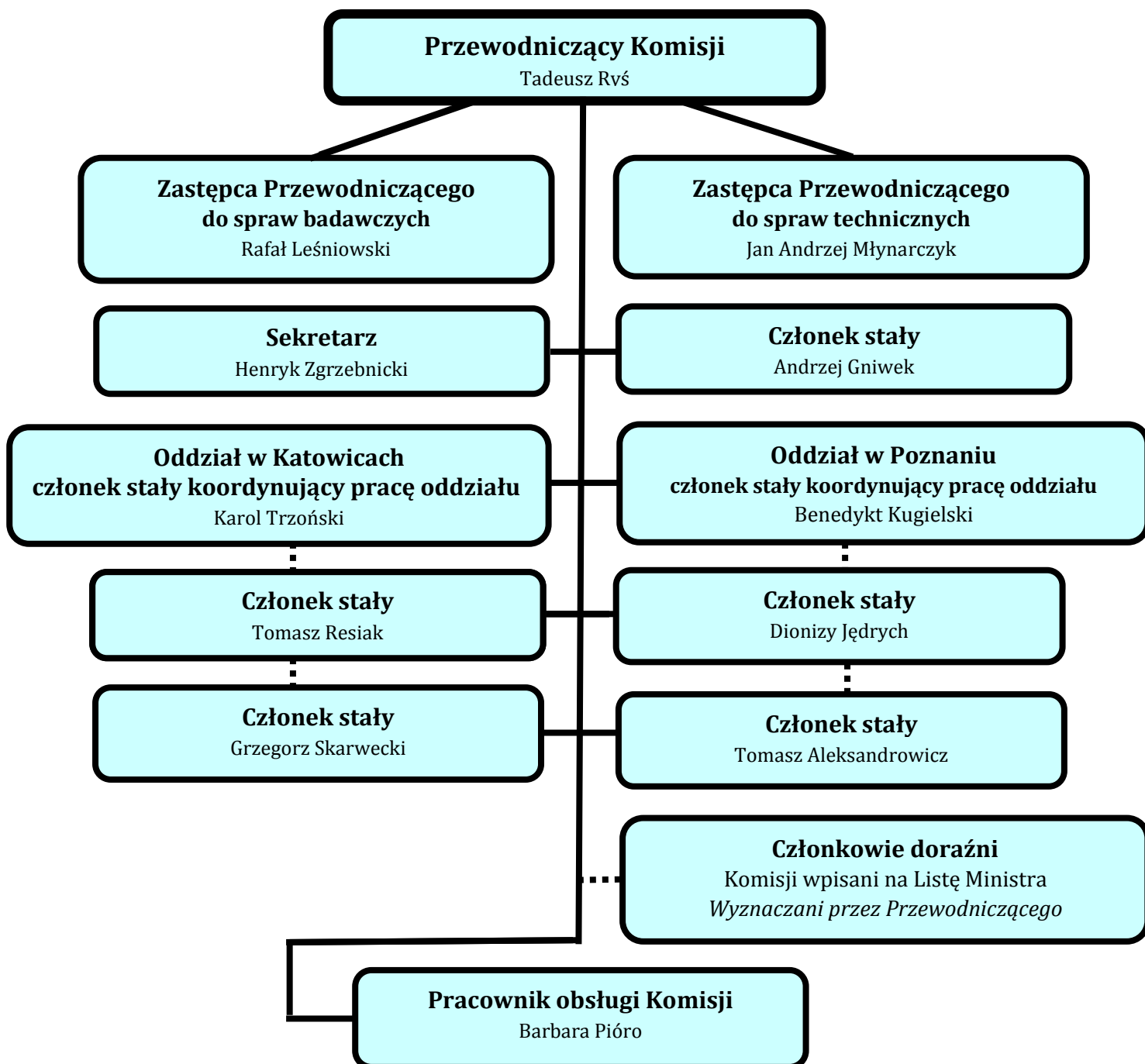
W wyniku zmiany w 2015 r. ustawy o transporcie kolejowym zostały nałożone na PKBWK dodatkowe obowiązki związane z objęciem swoim zakresem działania również bocznic kolejowych, poskutkowało to skokowym wzrostem liczby zdarzeń zgłaszanych do Komisji począwszy od 1 marca 2016 r. W nowym systemie zakresem działalności przez PKBWK objętych jest ponad 700 podmiotów, w tym zarządców linii kolejowych, przewoźników i użytkowników bocznic, którzy zobowiązani są do zgłaszania zdarzeń do Komisji dla potrzeb podjęcia postępowania.

Na podstawie delegacji ustawowej określonej w art. 28d ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym minister właściwy do spraw transportu został zobowiązany do określenia w drodze zarządzenia, regulaminu działania Komisji, liczbę jej członków stałych oraz strukturę organizacyjną, uwzględniając charakter wykonywanych przez nią zadań i konieczność zapewnienia odpowiednich zasobów niezbędnych do prawidłowej realizacji Komisji.

W skład Komisji wg nowej struktury organizacyjnej wchodzi:

1. Biuro Komisji z siedzibą w Warszawie (6 etatów):
 - 1) członkowie stali (5 etatów):
 - a) Przewodniczący,
 - b) Zastępca Przewodniczącego do spraw badawczych,
 - c) Zastępca Przewodniczącego do spraw technicznych,
 - d) Sekretarz,
 - e) członek stały;
 - 2) stanowisko obsługi sekretariatu (1 etat).
2. Oddział Komisji z siedzibą w Katowicach (4 etaty):

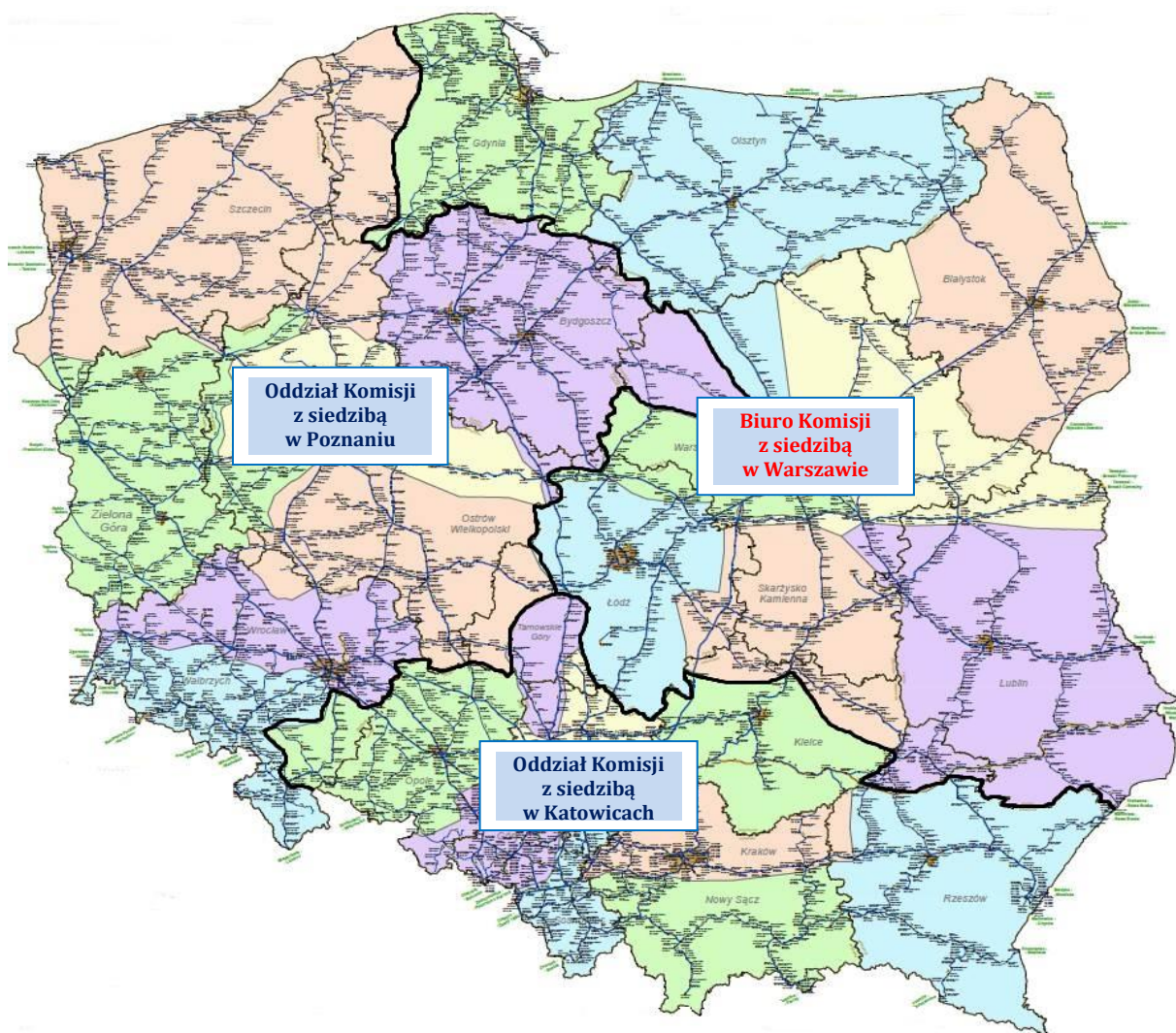
- 1) członek stały koordynujący pracę oddziału;
 - 2) członkowie stali (3 etaty).
3. Oddział Komisji z siedzibą w Poznaniu (3 etaty):
- 1) członek stały koordynujący pracę oddziału;
 - 2) członkowie stali (2 etaty).



Stan na dzień 31 grudnia 2018 r.

Stan zatrudnienia na dzień 31 grudnia 2018 r. w:

- biurze Komisji z siedzibą w Warszawie - 6 osób (w tym 5 członków stałych oraz 1 pracownik obsługi sekretariatu),
- oddziały Komisji w Katowicach – 3 osoby,
- oddziały Komisji w Poznaniu – 3 osoby.



Zmiany organizacyjne dotyczące Komisji ustanowione ustawą z dnia 25 września 2015 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Dz. U. poz. 1741) zostały wdrożone w 2017 roku.

Struktura organizacyjna i nowy Regulamin działania Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych zostały wprowadzone zarządzeniem nr 29 Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 22 czerwca 2017 r. w sprawie regulaminu działania Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych.

2. Formy prowadzenia postępowania przez Komisję i sprawowania nadzoru przez Przewodniczącego w 2018 r.

W 2018 r. Komisja prowadziła postępowanie w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w następujących formach:

1. *Prowadzenie postępowania przez zespół badawczy Komisji powołany przez Przewodniczącego Komisji* – w przypadku tej formy, Przewodniczący Komisji wyznaczał kierującego zespołem badawczym, a następnie w porozumieniu z nim ustalał skład zespołu badawczego spośród członków stałych i doraźnych Komisji. Zespół badawczy Komisji przeprowadzał czynności mające na celu ustalenie okoliczności i przyczyny zdarzeń, przygotowanie dokumentacji opisującej proces postępowania, niezbędnej do podjęcia przez Komisję uchwały zamykającej badanie poważnego wypadku, wypadku lub incydentu. Kierujący zespołem badawczym wyznaczał i koordynował czynności wykonywane przez osoby wchodzące w skład tego zespołu oraz był odpowiedzialny za prawidłowość przeprowadzonych czynności. Zadania oraz zakres szczegółowy czynności określa regulamin organizacyjny PKBWK z dnia 22 czerwca 2017 r. Do czasu wejścia w życie rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 12 kwietnia 2016 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie zawartości raportu z postępowania w sprawie poważnego wypadku, wypadku lub incydentu kolejowego (Dz. U. poz. 560) zadania i obowiązki zespołu badawczego w takiej samej formie wykonywał zespół zwany powypadkowym.

W 2018 r. Przewodniczący Komisji siedmiokrotnie podjął decyzję o przejęciu postępowania przez zespół badawczy Komisji w sprawie następujących zdarzeń:

- 1) poważnego wypadku kategorii A 21 zaistniałego w dniu 27 lutego 2018 r. o godz. 18:57 na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii D zlokalizowanym na szlaku jednotorowym Opole Zachodnie – Szydłów, w km 1,934 linii kolejowej nr 287 Opole Zachodnie – Nysa;
- 2) wypadku kategorii B11 zaistniałego w dniu 10 maja 2018 r. o godz. 16:12 w stacji Wronki, tor nr 1, w km 50,474 linii kolejowej nr 351 Poznań Główny – Szczecin Główny;
- 3) poważnego wypadku kategorii A21 zaistniałego w dniu 13 czerwca 2018 r. o godz. 12:54 na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii D, szlak Szczecin Podjuchy – Daleszewo Gryfińskie, tor nr 2, w km 342,231 linii kolejowej nr 273 Wrocław Główny – Szczecin Główny;
- 4) poważnego wypadku kategorii A18 zaistniałego w dniu 02 sierpnia 2018 r. o godz. 16:30 na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii A obsługiwanym przez dróżnika przejazdowego z posterunku 43, szlak Pierzyska – Gniezno, w torze nr 1, w km 43,141 linii kolejowej nr 353 Poznań Wschód – Skandawa;

- 5) poważnego wypadku kategorii A 21 zaistniałego w dniu 23 sierpnia 2018 r. o godz. 11:17 na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii D zlokalizowanym w stacji Szaflary, w km 25,749 linii kolejowej nr 99 Chabówka – Zakopane;
- 6) poważnego wypadku kategorii A 21 zaistniałego w dniu 17 listopada 2018 r. o godz. 11:50 na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii D zlokalizowanym na szlaku Dobrzechów – Frysztak, w km 42,602 linii kolejowej nr 106 Rzeszów Główny – Jasło;
- 7) poważnego wypadku kategorii A 20 zaistniałego w dniu 19 grudnia 2018 r. o godz. 14:33 na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii C zlokalizowanym na szlaku Głogów Małopolski – Rzeszów, w km 63,130 linii kolejowej nr 71 Ocice – Rzeszów Główny.

Stan realizacji postępowań prowadzonych przez Komisję przedstawia się następująco:

- postępowania wymienione w pozycjach 1, 2, 3, 4 i 5 zostały zakończone przez zespoły badawcze Komisji, po uprzednim zapoznaniu zainteresowanych podmiotów z treścią projektu Raportu, opracowane „Raporty z postępowania” zostały przyjęte uchwałami Komisji i opublikowane,
- postępowania wymienione w pozycjach 6 i 7 są w trakcie końcowych opracowań, trwają analizy zebranych informacji przez zespoły badawcze Komisji – zostaną zakończone w terminie ustawowym tj. czwartym kwartale 2019 r.

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

2. *Bezpośredni udział członka Komisji w oględzinach miejsca zdarzenia w obecności komisji kolejowych* – stosowany był przede wszystkim przy zdarzeniach, w których istniało podejrzenie, że do powstania zdarzenia przyczynił się źle funkcjonujący system zarządzania bezpieczeństwem ruchu kolejowego i wymaga on analizy i ewentualnych działań korygujących lub zaistniały inne przesłanki wskazujące na konieczność podjęcia postępowania - zgodnie z § 6 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).

Rozpoznanie na miejscu zdarzenia pozwala na podjęcie decyzji przez Przewodniczącego Komisji o przejęciu postępowania w celu ustalenia okoliczności i przyczyn zdarzenia.

3. Komisja współpracowała z właściwymi podmiotami prowadzącymi postępowanie w sprawie poważnych wypadków, wypadków lub incydentów w innych państwach członkowskich Unii Europejskiej m.in. Komisja współpracowała z Drážní Inspekcí (odpowiednik PKBWK w Czechach) w sprawie opracowania Raportu nr PKBWK/07/2018 z badania wypadku kolejowego kategorii B37 zaistniałego w dniu 10 listopada 2017 r. o godz. 6:20 na szlaku Nysa – Nowy Świątów.

4. Komisja monitorowała zgłaszane zdarzenia kolejowe oraz prowadziła rejestr Ewidencji Zdarzeń Kolejowych (EwZd).
5. W 2018 roku odbywały się wspólne oględziny zaistniałych zdarzeń kolejowych, wykonywane przez członków Komisji i komisji kolejowych m.in. połączone z przeprowadzaniem pomiarów i badań oraz analizą dokumentacji związanej ze zdarzeniami.

Najważniejszymi czynnikami mającymi wpływ na funkcjonowanie Komisji były:

- ❖ Współpraca - między organami działającymi równoległe i niezależnie z wzajemnym poszanowaniem kompetencji w związku z zaistnieniem zdarzenia kolejowego, oparta na „Porozumieniu z dnia 27 czerwca 2014 roku zawartym pomiędzy Państwową Komisją Badania Wypadków Kolejowych i Prokuratorem Generalnym”. Porozumienie ma zastosowanie również do współpracy z Policją, ABW, Żandarmerią Wojskową oraz Strażą Graniczną (zgodnie z definicją organu prowadzącego postępowanie karne - w § 1 pkt 5 Porozumienia). Wszystkie zapisy odnoszące się do praw PKBWK mają zastosowanie również do komisji kolejowej. Treść Porozumienia dostępna na stronie PKBWK www.gov.pl zakładka: *Ministerstwo Infrastruktury → Co robimy → Zadania → Transport → Kolej → Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych*.
- ❖ Porozumienie z dnia 16 grudnia 2014 roku zawarte pomiędzy Komendantem Głównym Policji oraz Państwową Komisją Badania Wypadków Kolejowych zawarte w celu określenia zasad współpracy w zakresie wzajemnego wspierania działań podejmowanych na płaszczyźnie organizowanych i prowadzonych przez nie przedsięwzięć o charakterze szkoleniowym.
- ❖ Porozumienie z dnia 3 czerwca 2016 roku zawarte pomiędzy Przewodniczącym Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych a Prezesem Urzędu Transportu Kolejowego w sprawie współpracy w zakresie bezpieczeństwa w transporcie kolejowym Rzeczypospolitej Polskiej. Celem zawartego porozumienia są wspólne działania stron na rzecz rozwoju i zapewnienia bezpieczeństwa w transporcie kolejowym oraz wymiana informacji i doświadczeń w zakresie pracy komisji kolejowych.
- ❖ W ramach wymiany doświadczeń i podniesienia jakości systemu badania zdarzeń oraz podniesienia stanu bezpieczeństwa w transporcie kolejowym, Komisja organizuje szkolenia dla Prokuratury i Policji. Członkowie Komisji uczestniczą w organizowanych przez inne podmioty szkoleniach, konferencjach, spotkaniach, posiedzeniach plenarnych, zespołach roboczych, warsztatach, spotkaniach organizowanych przez Agencję Kolejową Unii Europejskiej oraz podmioty prowadzące postępowania w sprawie poważnych

wypadków, wypadków i incydentów w innych państwach członkowskich Unii Europejskiej.

- ❖ Zmiany przepisów krajowych od marca 2016 r. (ustawy i rozporządzenia), powodujące włączenie bocznic kolejowych w system nadzoru i badania zdarzeń kolejowych, spowodowały nałożenie na użytkowników bocznic kolejowych nowych obowiązków w zakresie zgłaszania Przewodniczącemu PKBWK i Prezesowi UTK wszystkich zdarzeń kolejowych, badania przyczyn zdarzeń przez powołane w tym celu zespoły badawcze oraz rejestrowania zdarzeń i analizy ich wpływu na poziom bezpieczeństwa na bocznicach. Rok 2018 był pełnym drugim rokiem obowiązywania wprowadzonych zmian do przepisów krajowych.

3. Zdarzenia w okresie od 1 stycznia do 31 grudnia 2018 r.

3.1 Zdarzenia zgłoszone Komisji przez obowiązane podmioty

Na dzień 31 grudnia 2018 r. obowiązek niezwłocznego zgłaszania Komisji oraz Prezesowi UTK poważnych wypadków, wypadków i incydentów na liniach kolejowych przez zarządców, przewoźników kolejowych i użytkowników bocznic kolejowych wynikał z art. 28g ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym. Natomiast obowiązek pisemnego zawiadomienia o zdarzeniu przez zarządcę lub użytkownika bocznic kolejowych 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. Zmiany przepisów krajowych ustanowiły podział na następujące rodzaje zdarzeń w transporcie kolejowym:

- 1) **poważny wypadek – każdy wypadek spowodowany** kolizją, wykojeniem 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, wykojenia, zdarzenia na przejazdach,

zdarzenia z udziałem osób spowodowane przez pojazd kolejowy będący w ruchu lub pożar pojazdu kolejowego;

- 3) **incydent** – każde zdarzenie inne niż wypadek lub poważny wypadek, związane z **ruchem kolejowym** i mające wpływ na jego bezpieczeństwo.

Ww. określenia kategorii zdarzeń (poważnego wypadku, wypadku i incydentu) zostały zdefiniowane wg przepisów ustawy o transporcie kolejowym, które weszły w życie z dniem 1 marca 2016 r.

Do 29 lutego 2016 r. obowiązywały inne definicje zdarzeń niż ww. wymienione. Zmiany dotyczące definicji zostały szczegółowo przedstawione w Raporcie Rocznym za 2016 r.

W okresie od 1 stycznia do 31 grudnia 2018 r. zostało zgłoszonych do Komisji i zarejestrowanych w systemie Ewidencji Zdarzeń Kolejowych (EwZd) ogółem 1985 zdarzeń kolejowych wg kwalifikacji wynikającej z rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym, z czego: 6 poważnych wypadków 722 wypadki i 1257 incydentów. Tabela 2 przedstawia liczbę poszkodowanych (zabitych i ciężko rannych) w zdarzeniach w 2018 r. w stosunku do roku 2017.

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

Tabela 1. Zdarzenia zgłoszone Komisji w 2018 r. w stosunku do roku 2017.

| Rodzaj zdarzenia (PW - poważny wypadek, W - wypadek, I - incydent) | 2017 | 2018 | Zmiana 2018/2017 |
|-----------------------------------------------------------------------------|------|------|---------------------|
| PW (kat. A) | 4 | 6 | +50,0% |
| W (kat. B) | 743 | 722 | -2,8 % |
| I (kat. C) | 1272 | 1257 | -1,2 % |
| Łączna liczba zdarzeń kolejowych | 2019 | 1985 | -1,7 % |

Tabela 2. Poszkodowani w zdarzeniach w 2018 r. w stosunku do roku 2017.

| Poszkodowani | 2017 | 2018 | Zmiana 2018/2017 |
|--------------|--------------------|--------------------|---------------------|
| Zabici | 172 | 196 ^{*)} | +13,9% |
| Ciężko ranni | 88 | 86 ^{**)} | -2,3% |
| Ranni | 168 ^{**)} | 131 ^{**)} | -22,0 % |

^{*)} Łączna liczba zabitych (z uwzględnieniem bocznic kolejowych) wg informacji przekazanych na dzień sporządzenia Raportu (tj. 10 sierpnia 2019 r.), nie uwzględnia poszkodowanych zakwalifikowanych w decyzjach prokuratora jako samobójstwa lub próby samobójcze.

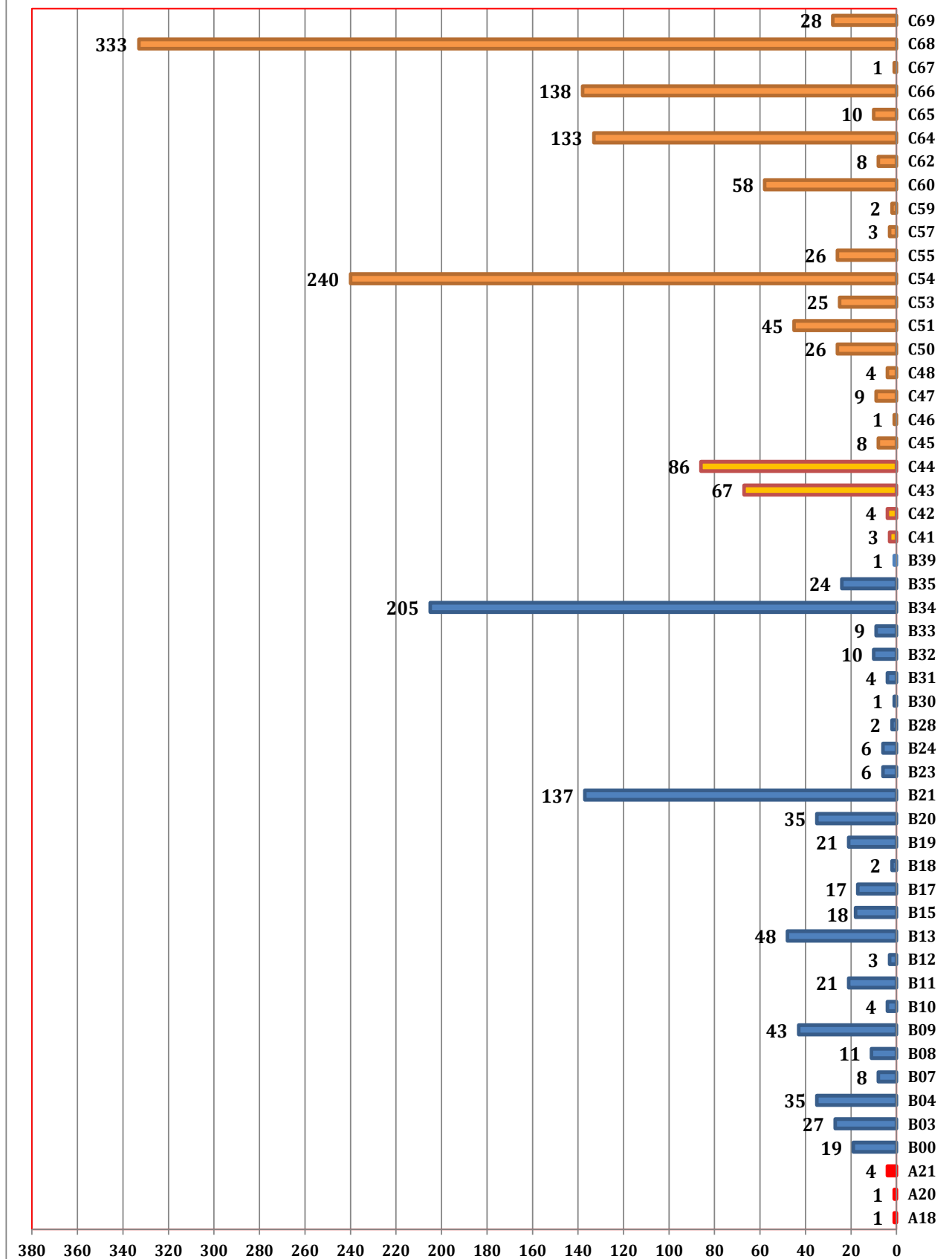
^{**)} Statystyka (dane liczbowe) wykazana na podstawie *Raportów* Komisji oraz *Protokołów ustaleń końcowych* opracowanych przez komisje kolejowe i przekazanych do PKBWK.

Raport Roczny za rok 2018

Tabela 3 – Struktura zdarzeń w 2018 r. w stosunku do 2017 r. z podziałem na kategorie

| Kategoria zdarzenia (oznaczenie literowe) | Opis kategorii zdarzenia Kwalifikacja przyczyni bezpośredniej | Kategoria (oznaczenie cyfrowe) | RAZEM 2017 | RAZEM 2018 |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------|-------------|-------------|
| A | Niezatrzymanie się pojazdu kolejowego przed sygnałem „Stój” lub w miejscu, w którym powinien się zatrzymać, albo uruchomienie pojazdu kolejowego bez wymaganego zezwolenia | 4 | 1 | - |
| | Najeżdżenie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszynę drogową, maszynę rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym z rogatkami (kat. A wg metryki przejazdowej) | 18 | 2 | 1 |
| | Najeżdżenie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszynę drogową, maszynę rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym wyposażonym w samoczynny system przejazdowy z sygnalizacją świetlną i bez rogatki (kat. C) | 20 | 1 | 1 |
| | Najeżdżenie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszynę drogową, maszynę rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym niewyposażonym w system przejazdowy (kat. D) | 21 | - | 4 |
| POWAŻNE WYPADKI | | | 4 | 6 |
| B | Inne niż poniżej wymienione przyczyny lub nałożenie się kilku przyczyn jednocześnie, tworząc równoważne przyczyny | 00 | 19 | 19 |
| | 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 | 0 | 0 |
| | Wyprawienie, przyjęcie lub jazda pojazdu kolejowego po niewłaściwie ułożonej niezabezpieczonej drodze przebiegu albo niewłaściwa obsługa urządzeń sterowania ruchem kolejowym | 03 | 35 | 27 |
| | Niezatrzymanie się pojazdu kolejowego przed sygnałem „Stój” lub w miejscu, w którym powinien się zatrzymać, albo uruchomienie pojazdu kolejowego bez wymaganego zezwolenia | 04 | 20 | 35 |
| | Nie zachowanie ostrożności po minięciu przez pojazd kolejowy samoczynnego semafora odstepowego wskazującego sygnał „Stój” lub sygnał watpływowy po przednim zatrzymaniu się | 05 | 1 | 0 |
| | Przekroczenie największej dozwolonej prędkości jazdy | 06 | 1 | 0 |
| | Wykonanie manewru stwarzającego zagrożenie bezpieczeństwa ruchu pociągów | 07 | 2 | 8 |
| | Zbiegnięcie pojazdu kolejowego | 08 | 10 | 11 |
| | 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 | 61 | 43 |
| | 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 | 7 | 4 |
| | Uszkodzenie lub zły stan techniczny wagonu (w tym także najeżdżenie na część konstrukcyjną wagonu) | 11 | 28 | 21 |
| | Uszkodzenie lub nieprawidłowe zadziałanie urządzeń sterowania ruchem kolejowym | 12 | 3 | 3 |
| | Najeżdżenie pojazdu kolejowego na pojazd kolejowy lub inną przeszkodę (np. płoź hamulcową, wózek bagażowy, pocztowy) | 13 | 59 | 48 |
| | Zamach zbrodniczy | 14 | 0 | 0 |
| | Przedwczesne rozwiązanie drogi przebiegu lub uchylenie zamknięcia i przełożenie zwrotnicy pod pojazdem kolejowym | 15 | 12 | 18 |
| | Niewłaściwe zestawienie pociągu lub składu manewrowego | 16 | 1 | 0 |
| | Niewłaściwe załadowanie, rozładowanie, nieprawidłowości w zabezpieczeniu ładunku lub inne nieprawidłowości w czynnościach ładunkowych albo niewłaściwe zestawienie pociągu lub składu manewrowego | 17 | 8 | 17 |
| | Najeżdżenie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszynę drogową, maszynę rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym z rogatkami (kat. A wg metryki przejazdowej) | 18 | 11 | 2 |
| | Najeżdżenie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszynę drogową, maszynę rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym wyposażonym w samoczynny system przejazdowy z sygnalizacją świetlną i rogatkami (kat. B) | 19 | 16 | 21 |
| | Najeżdżenie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszynę drogową, maszynę rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym wyposażonym w samoczynny system przejazdowy z sygnalizacją świetlną i bez rogatki (kat. C) | 20 | 27 | 35 |
| | Najeżdżenie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszynę drogową, maszynę rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym niewyposażonym w system przejazdowy (kat. D) | 21 | 154 | 137 |
| | Najeżdżenie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszynę drogową, maszynę rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym użytku prywatnego (kat. F) | 22 | 0 | 0 |
| | Najeżdżenie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszynę drogową, maszynę rolniczą) lub odwrotnie poza przejazdami kolejowo-drogowymi na stacjach i szlakach lub na torze komunikacyjno-dojazdowym do bocznicy | 23 | 10 | 6 |
| | Pożar w pociągu, składzie manewrowym lub w pojeździe kolejowym | 24 | 1 | 6 |
| | 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 |
| | Eksplzja w pociągu, składzie manewrowym lub pojeździe kolejowym | 27 | 0 | 0 |
| | Kłeski żywiołowe (np. powódź, zaspas śnieżne, zatory lodowe, huragany, osunięcia się ziemi) | 28 | 15 | 2 |
| | 29 | 0 | 0 | |
| | Katastrofy budowlane w bezpośrednim sąsiedztwie torów kolejowych, po których odbywa się normalny ruch pociągów | 30 | 6 | 1 |
| | 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) | 31 | 2 | 4 |
| | Najeżdżenie pojazdu kolejowego na osobę podczas przechodzenia przez tory na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu strzeżonym | 32 | 7 | 10 |
| | Najeżdżenie pojazdu kolejowego na osobę podczas przechodzenia przez tory na przejeździe kolejowo-drogowym z samoczynnym systemem przejazdowym (kat. B, C) | 33 | 10 | 9 |
| Najeżdżenie pojazdu kolejowego na osobę podczas przechodzenia przez tory na pozostałych przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach | 34 | 182 | 205 | |
| Najeżdżenie pojazdu kolejowego na osobę podczas przechodzenia przez tory poza przejazdami kolejowo-drogowymi lub przejściami na stacjach i szlakach | 35 | 30 | 24 | |
| Zdarzenia z osobami związane z ruchem pojazdu kolejowego (wskakiwanie, wypadnięcie z pociągu, pojazdu kolejowego, silny dojazd lub gwałtowne hamowanie pojazdu kolejowego) | 36 | 0 | 0 | |
| Zignorowanie przez prowadzącego pojazd drogowy sygnałów zabraniających wjazdu na przejazd kolejowo-drogowy i uszkodzenie rogatki lub sygnalizatorów drogowych | 37 | 1 | 0 | |
| Rozzerwanie się pociągu lub składu manewrowego, które spowodowało zbiegnięcia wagonów | 38 | 1 | 0 | |
| Nieprawidłowe zadziałanie budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego lub pojazdów kolejowych spowodowane kradzieżą | 39 | 0 | 1 | |
| Wjazd pojazdu kolejowego korzystającego z zasilania w energię trakcyjną z sieć trakcyjnej na niezajęty tor nieelektryfikowany | 40 | 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 | - | 3 | 4 | |
| Nieustalona kategoria | - | 3 | 4 | |
| WYPADKI SUMA | | | 743 | 722 |
| C | Wyprawienie pojazdu kolejowego na tor zajęty, zamknięty albo przeciwny do zasadniczego lub w kierunku niewłaściwym | 41 | 0 | 3 |
| | Przyjęcie pojazdu kolejowego na stację na tor zamknięty lub zajęty | 42 | 5 | 4 |
| | Wyprawienie, przyjęcie lub jazda pojazdu kolejowego po niewłaściwie ułożonej, niezabezpieczonej drodze przebiegu albo niewłaściwa obsługa lub brak obsługi urządzeń sterowania ruchem kolejowym | 43 | 59 | 67 |
| | Niezatrzymanie się pojazdu kolejowego przed sygnałem „Stój” lub w miejscu, w którym powinien się zatrzymać, albo uruchomienie pojazdu kolejowego bez wymaganego zezwolenia | 44 | 82 | 86 |
| | Przekroczenie największej dozwolonej prędkości jazdy | 45 | 4 | 8 |
| | Wykonanie manewru stwarzającego zagrożenie bezpieczeństwa ruchu pociągów | 46 | 2 | 1 |
| | Zbiegnięcie pojazdu kolejowego | 47 | 2 | 9 |
| | Przedwczesne rozwiązanie drogi przebiegu lub uchylenie zamknięcia i przełożenie zwrotnicy pod pojazdem kolejowym | 48 | 1 | 4 |
| | Niewłaściwe zestawienie pociągu | 49 | 0 | 0 |
| | Niewłaściwe załadowanie, rozładowanie, nieprawidłowości w zabezpieczeniu ładunku lub inne nieprawidłowości w czynnościach ładunkowych | 50 | 25 | 26 |
| | Uszkodzenie nawierzchni, mostu lub wiaduktu, sieci trakcyjnej, również niewłaściwe wykonywanie robót, np. nieprawidłowy rozładunek materiałów, pozostawienie materiałów i sprzętu (w tym maszyn drogowych) na torze lub w skrajni pojazdu kolejowego | 51 | 29 | 45 |
| | Nieprawidłowe zadziałanie urządzeń sterowania ruchem kolejowym powodujące: – nieosłonięcie sygnałem „Stój” odstepu blokady liniowej, zajętego przez pojazd kolejowy, – nastawienie sygnału zezwalającego na semaforze przy nieprawidłowo ułożonej drodze przebiegu, nieprawidłowej pracy urządzeń niezajętości torów lub rozjazdów, niewłaściwym działaniem urządzeń blokady stacyjnej lub liniowej, – nieostrzeżenie i niezabezpieczenie użytkowników drogi przed pociągami zbliżającym się do przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia wyposażonego w system przejazdowy | 52 | 4 | 0 |
| | 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 | 53 | 22 | 25 |
| | 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 | 242 | 240 |
| | Pożar w pociągu lub w pojeździe kolejowym niepowodujący negatywnych skutków dla mienia lub środowiska, bez uszkodzonych | 55 | 19 | 26 |
| | Pożar w pojeździe kolejowym, z wyjątkiem pożarów w pociągach | 56 | 0 | 0 |
| | Pożar obiektu budowlanego i roślinności w bezpośrednim sąsiedztwie torów kolejowych, po których odbywa się normalny ruch kolejowy | 57 | 4 | 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 | 58 | 0 | 0 |
| | Niekontrolowane uwolnienie się towaru niebezpiecznego z wagonu lub opakowania wymagające interwencji władz lub zastosowania środków do likwidacji zagrożenia pożarowego, chemicznego, biologicznego na stacji lub na szlaku | 59 | 1 | 2 |
| | Najeżdżenie pojazdu kolejowego na przeszkodę (np. płoź hamulcową, wózek bagażowy, pocztowy itp.) bez wykojenia lub uszkodzenia | 60 | 31 | 58 |
| | Zamach zbrodniczy | 61 | 0 | 0 |
| | Kłeski żywiołowe (np. powódź, zaspas śnieżne, zatory lodowe, huragany, osunięcia się ziemi) | 62 | 26 | 8 |
| | 63 | 0 | 0 | |
| | 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 | 125 | 133 |
| | 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 | 22 | 10 |
| | Niezatrzymanie się pojazdu drogowego przed zamkniętą rogatką (półrogatką) i uszkodzenie jej lub sygnalizatorów drogowych, na których założone były sygnały ostrzegające o nadjeżdżającym pociągu, bez kolizji z pojazdem kolejowym | 66 | 171 | 138 |
| Nieprawidłowe działanie urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego lub pojazdów kolejowych spowodowane kradzieżą | 67 | 0 | 1 | |
| Rozzerwanie się pociągu lub składu manewrowego, które nie spowodowało zbiegnięcia wagonów | 68 | 373 | 333 | |
| Inne niż powyżej wymienione przyczyny lub nałożenie się kilku przyczyn jednocześnie, tworząc równoważne przyczyny | 69 | 21 | 28 | |
| INCYDENTY SUMA | | | 1272 | 1257 |
| ŁĄCZNIE ZDARZENIA | | | 2019 | 1985 |

Wykres 1. **Struktura zdarzeń w 2018 r. z podziałem na kategorie**



Wykres 1 nie zawiera zdarzeń kolejowych zaistniałych w 2018 r. dla których nie ustalono kategorii do dnia 10 sierpnia 2019 r.

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

3.2.1 Poważny wypadek kategorii A 21 zaistniały w dniu 27 lutego 2018 r. o godz. 18:57 na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii D zlokalizowanym na szlaku jednotorowym Opole Zachodnie – Szydłów, w km 1,934 linii kolejowej nr 287 Opole Zachodnie – Nysa

Dnia 27 lutego 2018 r. o godzinie 18:57 (w porze ciemnej) na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii D krzyżującym ulicę - drogę powiatową nr 1766.0 w Opolu z linią kolejową nr 287 Opole Zachodnie – Nysa (szlak Opole Zachodnie – Szydłów) w km 1,934 doszło do najechania pociągu osobowego nr APM 60832 prowadzonego pojazdem trakcyjnym SA137-004 relacji: Nysa - Opole Główne przewoźnika Przewozy Regionalne Sp. z o. o. Oddział Opolski na samochód osobowy marki Volkswagen Passat. W trakcie jazdy pociągu ze stacji Szydłów do stacji Opole Zachodnie z prędkością rozkładową 70 km/h, na wysokości wskaźnika W6a w odległości 490 m przed przejazdem maszynista podał sygnał „baczość”. Kontynuował jazdę zgodnie z Rocznym Rozkładem Jazdy. Zbliżając się do przejazdu kolejowo-drogowego w km 1,934 maszynista zauważył stojące pojazdy - z prawej strony 2 samochody osobowe, a z lewej strony 1 samochód osobowy. Według wyjaśnień maszynisty oraz świadków zdarzenia maszynista zbliżając się do przejazdu podawał kilkakrotnie „sygnał baczość”. Po chwili pierwszy z samochodów stojący po prawej stronie nagle ruszył i wjechał wprost pod jadący pociąg (szynobus). W tym czasie tj. o godz. 18:56 24` nastąpiło wdrożenie nagłego hamowania i w konsekwencji nagły spadek prędkości z 64,75 km/h do 0 km/h na odcinku ok. 157 m (wg zapisów rejestratora elektronicznego) i zatrzymanie o godz. 18:56 43`. Po zatrzymaniu czoło pociągu znajdowało się w km 1,755 w odległości 179 metrów za przejazdem. Samochód został uderzony od strony kierowcy zderzakami oraz przednim sprzęgiem i odrzucony na lewą stronę toru patrząc w kierunku jazdy pociągu. W samochodzie znajdowały się cztery osoby, które w wyniku zderzenia poniosły śmierć na miejscu. Zdaniem Zespołu badawczego reakcja maszynisty była prawidłowa, maszynista wdrożył nagłe hamowanie w momencie wjazdu na przejazd pojazdu drogowego, który wcześniej zatrzymał się na wysokości znaku STOP przed przejazdem i nagle wjechał w tym samym momencie, co szynobus na przejazd kolejowo-drogowy. Natomiast zadziałanie hamulca zespolonego po użyciu nastawnika nagłego hamowania nastąpiło z opóźnieniem ok. 1 sekundy w stosunku do przełożenia nastawnika.

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 06 marca 2018 r. zgłosiła ten fakt Agencji Kolejowej Unii Europejskiej („EUAR”) za pośrednictwem systemu informatycznego „ERAIL” i powyższe zdarzenie zostało zarejestrowane w bazie danych ERA pod numerem PL-5617.

Z tego postępowania Komisja sporządziła raport nr PKBWK/04/2018, w którym zespół badawczy Komisji rekomendował wdrożenie następujących działań:

1. Zarządca drogi rozważy możliwość zapewnienia ciągłości oświetlenia drogi dla wyeliminowania strefy ciemności w rejonie dojazdów do przejazdu.
2. Komisja widzi potrzebę zabudowy oświetlenia na przejeździe, w oparciu o § 85 ust. 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października z 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie (Dz. U. poz. 1744, z późn. zm.), zwane dalej „rozporządzeniem w sprawie skrzyżowań”.
3. Zarządca drogi uzupełni brakujące oznakowanie pionowe znakiem F6a na bocznej drodze.
4. Zarządca drogi zmniejszy obowiązującą dozwoloną prędkość w strefie przejazdu z 90 km/h do 50 km/h. 5. Zarządca Infrastruktury Kolejowej uzupełni ubytki asfaltu w strefie przejazdu. 6. Zarządca drogi zabuduje na przejeździe słupki naprowadzające U1a (zalecenie zostało zrealizowane w trakcie postępowania).
5. Zarządca Infrastruktury Kolejowej uzupełni ubytki asfaltu w strefie przejazdu.
6. Zarządca drogi zabuduje na przejeździe słupki naprowadzające U1a (zalecenie zostało zrealizowane w trakcie postępowania).
7. Zarządcy Infrastruktury Kolejowej dla wszystkich przejazdów kolejowo-drogowych kategorii D usytuowanych na liniach zrewitalizowanych /zmodernizowanych, wprowadzą wraz z oddaniem linii kolejowej do ruchu, stopniowe podniesienie prędkości jazdy pociągów przez przejazd, aż do osiągnięcia prędkości docelowej. Wartość pierwszego czasowego ograniczenia prędkości powinna wynosić 60km/h, a w odstępach co 30 dni powinno nastąpić zwiększenie prędkości o 20km/h po uprzedniej analizie oceny ryzyka, aż do uzyskania prędkości rozkładowej. Do czasu wprowadzenia prędkości docelowej przed tymi przejazdami zarządcy infrastruktury kolejowej ustawią wskaźniki W6b w odległości wynikającej z trójkątów widoczności dla 20 metrów.
8. Zgodnie z deklaracją zawartą w piśmie nr IBR1u-0701-20.1/2018 z dnia 10.09.2018 r. PKP PLK S.A. podejmie działania na rzecz zwiększenia świadomości użytkowników dróg w zakresie zmiany warunków miejscowych na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii D usytuowanych na zrewitalizowanych/zmodernizowanych liniach kolejowych poprzez informowanie lokalnej społeczności zamieszkującej okolice przejazdu za pośrednictwem samorządów lokalnych oraz lokalnych mediów.
9. Przewoźnicy i Zarządcy infrastruktury kolejowej zapewnią na wszystkich rejestratorach danych synchronizację wskazań czasów z czasem rzeczywistym.
10. Przewozy Regionalne Sp. z o. o. wdrożą polecenie Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego nr DBK-550/R-03/KB/12 z dnia 30.05.2012 r., skierowanego do przewoźników kolejowych o obowiązku zainstalowania urządzeń rejestrujących obraz infrastruktury przed pojazdem

- 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.
- 11. Przewozy Regionalne Sp. z o. o. podejmą działania celem uzupełnienia danych o rejestracji użycia sygnału baczność w rejestratorach elektronicznych typu ATM zabudowanych w eksploatowanych pojazdach trakcyjnych.
- 12. PKP PLK S.A., Zakład Linii Kolejowych w Opolu zaktualizuje Metrykę przejazdu kolejowo-drogowego.
- 13. PKP PLK S.A., Zakład Linii Kolejowych w Opolu podejmie działania celem likwidacji kopca ziemnego znajdującego się przed przejazdem (zalecenie zostało zrealizowane w trakcie postępowania).
- 14. Przewozy Regionalne Sp. z o. o. w trakcie pouczeń okresowych oraz pouczeń doraźnych maszynistów wdrożą tematykę odnośnie dokonywania prawidłowych odpisów w „KSIĄŻKACH POKŁADOWYCH POJAZDU Z NAPEDEM” po zaistnieniu zdarzenia.
- 15. Zarządca drogi powiatowej dostosuje infrastrukturę drogową do wymogów ujętych w rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. z 2016 r. poz. 124), załącznik nr 2 oraz rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie.
- 16. PKP PLK S.A. w trakcie pouczeń okresowych pracowników posterunków ruchu wdroży tematykę odnośnie dokonywania prawidłowych odpisów w Dzienniku Rozmów Telefonicznych (książkach R-138).
- 17. PKP PLK S.A. zintensyfikuje akcję „Bezpieczny przejazd – Zatrzymaj się i żyj” na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii D.
- 18. Zarządcy infrastruktury kolejowej na wszystkich przejazdach kolejowo-drogowych kategorii D przeprowadzą kontrole pod kątem:
 - istniejących dopuszczalnych prędkości w odniesieniu do faktycznych trójkątów widoczności,
 - prawidłowości oznakowania przejazdów od strony drogi.
- 19. Zarządcy infrastruktury kolejowej dla wszystkich przejazdów kategorii D przeprowadzą szczegółową analizę poprawności danych zawartych w Metrykach przejazdowych w odniesieniu do stanu faktycznego.
- 20. Zarządcy infrastruktury kolejowej powinni rozważyć, aby podczas procesu projektowania prac modernizacyjnych lub rewitalizacyjnych linii kolejowych, weryfikowany był przez projektantów układ komunikacyjny dróg, jako całość funkcjonalnie połączoną

z przejazdami kolejowymi. Podczas projektowania zasadne jest wykonanie projektu zmiany organizacyjnej układu takich dróg w odpowiednim obszarze oddziaływania w sąsiedztwie przejazdów kolejowo – drogowych w taki sposób, aby po przeorganizowaniu tego układu możliwe było przekierowanie ruchu na sąsiednie przejazdy tej samej lub wyższej kategorii w celu skanalizowania ruchu w jednym punkcie. Działanie to powinno prowadzić do likwidacji zbędnych przejazdów kolejowo – drogowych. Władze administracji lokalnej oraz zarządcy dróg powinni współpracować w zakresie osiągnięcia powyższego celu z zarządcą infrastruktury na danym obszarze objętym w/w pracami. W miejscu likwidacji przejazdu kat D rozważyć możliwość utworzenia przejścia kat E.

3.2.2 Wypadek kategorii B11 zaistniały w dniu 10 maja 2018 r. o godz. 16:12 na stacji Wronki, tor nr 1, w km 50,474 linii kolejowej nr 351 Poznań Główny – Szczecin Główny

Dnia 10 maja 2018 r. o godzinie 4:11 ze stacji Łaziska Średnie z opóźnieniem od rozkładowego czasu odjazdu o 803 minuty, wyjechał pociąg towarowy TME 484028/9 relacji Łaziska Średnie – Police Chemia, przewoźnika kolejowego CTL Logistics Sp. z o.o., zestawiony z lokomotywy ET22-408 oraz 29 wagonów węglarek załadowanych miałem węglowym. Do stacji Pęckowo po przejechaniu 401 kilometrów jazda przebiegała bez zakłóceń. W trakcie jazdy z toru szlakowego nr 1 szlaku Pęckowo – Wronki na tor stacyjny nr 1 stacji Wronki, o godzinie 16.12, przed rozjazdem nr 13 w km 50,474 doszło do wykolejenia drugiej osi pierwszego wózka ósmego wagonu w składzie pociągu, wskutek odpadnięcia maźnicy w wyniku ukłęcia się prawego czopa osi. Pociąg z wykolejoną drugą osią pierwszego wózka w ósmym wagonie przejechał 25 metrów, zgubił czop z maźnicą i bez mocowania osi po przejechaniu kolejnych 8 metrów na krzyżownicy rozjazdu nr 13 wagon wjechał na szyny (samoistne wkolejenie wagonu). Pociąg nr TME 484028/9 kontynuował jazdę bez mocowania osi bez zakłóceń przez 1523 metry. Przy wyjściu z łuku o godzinie 16:14, nastąpiło w km 52,030 powtórne wykolejenie drugiej osi ósmego wagonu i w stanie wykolejonym skład przejechał ok. 220 metrów. Wystający poza skrajnię taboru uszkodzony wózek ósmego wagonu zahaczył o element nośny wiaduktu nad drogą wojewódzką nr 182. W wyniku zahaczenia nastąpiło zablokowanie pierwszego wózka ósmego wagonu o wiadukt i rozerwanie składu pociągu w kilometrze 52,250. Po zaklinowaniu i zatrzymaniu się ósmego wagonu zgromadzona energia jadącego składu spowodowała wykolejenie i zmiążdżenie kolejnych 11 wagonów. W stanie niewykolejonym pozostało 7 wagonów bezpośrednio za lokomotywą oraz ostatnich 10 wagonów od 20 do 29. Wskutek rozerwania pociągu, czoło lokomotywy ET22-408 wraz z siedmioma wagonami zatrzymało się w kilometrze 52,460, po przejechaniu 210 m. W składzie pociągu było 29 wagonów węglarek serii Ea ładownych miałem węglowym. Masa brutto pociągu 2.271,250 ton. Masa netto 1.679,05 ton i długość pociągu 407 m. W chwili zdarzenia pociąg jechał z prędkością ok. 52 km/h, przy obowiązującej prędkości do 50 km/h.

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 19 maja 2018 r. zgłosiła ten fakt Agencji Kolejowej Unii Europejskiej („EUAR”) za pośrednictwem systemu informatycznego „ERAIL” i powyższe zdarzenie zostało zarejestrowane w bazie danych ERAIL pod numerem PL-5665.

Z tego postępowania Komisja sporządziła raport nr PKBWK/02/2019, w którym zespół badawczy Komisji rekomendował wdrożenie następujących działań:

1. Przewoźnicy i podmioty odpowiedzialne za utrzymanie taboru nadal zobowiązani są do realizacji zalecenia PKBWK dotyczącego zabezpieczenia w maźnicach łożysk po ich montażu na czopach zestawów kołowych poprzez stosowanie nowych śrub i podkładek zabezpieczających.
2. Na podkładkach zabezpieczających, pracownicy dokonujący montażu maźnic na czopach zestawów kołowych firm wykonujących przeglądy poziomu P3, P4 i P5, będą wybijać indywidualne cechy identyfikujące pracownika dokonującego montażu oraz datę montażu.
3. Na podstawie przeprowadzonej ekspertyzy, podmioty odpowiedzialne za utrzymanie wagonów towarowych (ECM) wprowadzą obowiązek wymiany łożysk tocznych zestawów kołowych na nowe, podczas przeglądu poziomu P4 lub P5, do 25 lat ich eksploatacji.
4. Podmioty odpowiedzialne za utrzymanie dokonają sprawdzenia systemów MMS pod kątem przyczyn zidentyfikowanych w niniejszym raporcie i rozważą ujęcie w tych systemach następujących elementów:
 - a) szczegółowe wymagania wobec wykonawców przeglądów poziomu P4 i P5,
 - b) ujęcia szczegółowych zadań dla komisarzy odbiorczych w Systemie Zarządzania Utrzymaniem (MMS) wagonów towarowych, w szczególności w zakresie częściowych odbiorów międzyoperacyjnych.
5. PKP PLK S.A. doposaży istniejące urządzenia dSAT na linii 351 w urządzenia dla obu torów, tak, aby diagnostyka stanów awaryjnych taboru była przeprowadzana dla wszystkich kierunków.
6. PKP PLK S.A. podejmie działania mające na celu systematyczne wyposażenie linii kolejowych w urządzenia do wykrywania stanów awaryjnych taboru na eksploatowanych liniach kolejowych w oparciu o przeprowadzoną analizę opartą na ryzyku możliwości wystąpienia zdarzeń.
7. CTL Logistics w ramach systemu zarządzania utrzymaniem podejmie działania mające na celu:
 - a) zwiększenie nadzoru nad realizacją procedur Systemu Zarządzania Utrzymaniem,
 - b) zapewnienie szczegółowego nadzoru nad dostawcami usług naprawczych, w tym nad WWK Łapy.

8. WWK Łapy podejmie działania zmierzające do zwiększenia nadzoru nad wykonywanymi naprawami taboru, w tym zwiększenie kontroli jakości realizowanych czynności naprawczych.

3.2.3 Poważny wypadek kategorii A21 zaistniały w dniu 13 czerwca 2018 r. o godz. 12:54 na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii D, szlak Szczecin Podjuchy – Daleszewo Gryfińskie, tor nr 2, w km 342,231 linii kolejowej nr 273 Wrocław Główny – Szczecin Główny

Dnia 13.06.2018 r. na prawidłowo oznakowanym przejeździe kolejowo-drogowym kategorii D bezpośrednio przed nadjeżdżającym pociąg pasażerski nr MOJ 87502 relacji Szczecin Główny-Zielona Góra złożony z elektrycznego zespołu trakcyjnego trójczłonowego (EZT) EN 57AL-2108 Spółki Przewozy Regionalne, wjechał samochód ciężarowy (ciągnik siodłowy) z naczepą marki Volvo załadowany balami drewnianymi. Kabina elektrycznego zespołu trakcyjnego uderzyła w pojazd drogowy pomiędzy kabinę kierowcy a siodło ciągnika. Czoło pociągu znajdowało się w kilometrze 342,075 po przejechaniu 156 m od osi przejazdu kolejowo-drogowego. W wyniku najechania na pojazd drogowy doszło do rozbicia samochodu ciężarowego Volvo, kierowca poniósł śmierć na miejscu. Rannych zostało 23 podróżnych pociągu pasażerskiego oraz 3 osoby obsługi pociągu, spośród których maszynista ciężko ranny przetransportowany lotniczym pogotowiem ratunkowym. Elektryczny zespół trakcyjny EN57AL-2108„Rb” wykolejony na międzytorzu w skrajni toru szlakowego nr 1. Wykolejeniu uległy, pierwszy, drugi, czwarty wózek patrząc w kierunku jazdy 2 osiami, trzeci wózek wykolejony drugą osią w kierunku jazdy. Człon elektrycznego zespołu trakcyjnego EN57AL-2108„Rb” nr EVN 94 51 2 121 862-8 całkowicie zniszczony, człon elektrycznego zespołu trakcyjnego EN57AL2108„S” o nr EVN 94 51 2 121 861-0 uszkodzone odbieraki prądu, uszkodzone dwa wózki wraz z zestawami kołowymi, uszkodzone obudowy przetwornicy i wyłącznika szybkiego, uszkodzone nadwozie, szklane przedsionki przedziału pasażerskiego. Człon elektrycznego zespołu trakcyjnego EN57AL-2108„Ra” o nr EVN 94 51 2 121 860-2 część urządzeń na podwoziu posiada ślady uszkodzeń, uszkodzone nadwozie, szklane przedsionki przedziału pasażerskiego, elementy wnętrza posiadają ślady przemieszczenia. Skład EN57AL-2108 masa ogólna 147 ton, masa hamująca wymagana 162 tony, masa hamująca rzeczywista 179 ton, procent masy hamującej wymaganej 110%, procent masy hamującej rzeczywistej 121%. W czasie wypadku na szlaku Gryfino – Daleszewo Gryfińskie znajdował się pociąg pośpieszny spółki PKP Intercity S.A., który został zatrzymany przez dyżurnego ruchu stacji Daleszewo Gryfińskie. Informacja o wypadku i potrzebie natychmiastowego wstrzymania ruchu kolejowego była podana przez osobę postronną, która dzięki oznakowaniu przejazdu kolejowo-drogowego nalepką informacyjną zamieszczoną na wewnętrznej stronie znaku G4 - Krzyżu Św. Andrzeja, powiadomiła numer alarmowy 112. Operator numeru alarmowego natychmiast powiadomił dyspozytora PKP PLK S.A., który powiadomił dyżurnego ruchu stacji Daleszewo Gryfińskie.

Zerwana sieć trakcyjna na długości ok. 300 metrów, dwa słupy trakcyjne złamane przy torze nr 2, uszkodzona nawierzchnia na długości około 140 metrów oraz szafa aparatu - zasilająca.

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 15 czerwca 2018 r. zgłosiła ten fakt Agencji Kolejowej Unii Europejskiej („EUAR”) za pośrednictwem systemu informatycznego „ERAIL” i powyższe zdarzenie zostało zarejestrowane w bazie danych ERAIL pod numerem PL-5692.

Z tego postępowania Komisja sporządziła raport nr PKBWK/01/2019, w którym zespół badawczy Komisji rekomendował wdrożenie następujących działań:

1. Zarządca linii kolejowych PKP PLK S.A Zakład Linii Kolejowych w Szczecinie dokona oceny ryzyka eksploatacyjnego w celu rozważenia zmiany istniejącej kategorii D przejazdu na kategorię wyższą.
2. Do czasu przeprowadzenia analizy ryzyka PKP PLK S.A Zakład Linii Kolejowych w Szczecinie wprowadzi na tym przejeździe kolejowo – drogowym ograniczenie prędkości jazdy pociągów po każdym torze i w obu kierunkach w zakresie trójkąta widzialności na całej długości zbliżania się pociągu, stosownie do postanowień zawartych w części B załącznika nr 3 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie.
3. Zarządcy infrastruktury i użytkownicy bocznic kolejowych dokonają przeglądu wszystkich przejazdów kolejowo-drogowych kategorii D pod kątem prawidłowości oznakowania jak również ciągłej aktualizacji metryk przejazdowych.
4. Eksploatujący pojazdy kolejowe z napędem dokonają sprawdzenia zabudowanych systemów rejestracji obrazu przed pojazdami trakcyjnymi pod kątem prawidłowości i ciągłości rejestracji obrazu bez opóźnień w przypadku stosowania buforowego zapisu. W przypadku systemów z opóźnionym zapisem obrazu dokonają modyfikacji w układach zasilania tak, aby zapewnić jego ciągłość nawet w przypadku utraty zasilania zewnętrznego.
5. Spółka Przewozy Regionalne Sp. z o. o. jako element kontroli pojazdów trakcyjnych po naprawach związanych z rejestracją parametrów pracy pojazdu oraz przeprowadzeniu czynności utrzymaniowych poziomów P3, P4 i P5 wprowadzi obowiązek sprawdzania, czy wymagane parametry jazdy pojazdu kolejowego z napędem są zapisywane przez rejestratory elektromechaniczne i elektroniczne.

3.2.4 Poważny wypadek kategorii A18 zaistniały w dniu 02 sierpnia 2018 r. o godz. 16:30 na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii A obsługiwanym przez dróżnika przejazdowego z posterunku 43, na szlaku Pierzyska – Gniezno, w torze nr 1, w km 43,141 linii kolejowej nr 353 Poznań Wschód – Skandawa

W dniu 02.08.2018 r. o godzinie 16:30 pociąg pasażerski nr ECE 71005 relacji Berlin Hbf. – Warszawa Wschodnia, obsługiwany lokomotywą serii EU44-003 należącą do przewoźnika kolejowego „PKP Intercity” S.A., na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii A, usytuowanym w ciągu drogi powiatowej nr 2152P ul. Gajowa, m. Gniezno, obsługiwanym z posterunku dróżnika 43 linii nr 353 Poznań Wsch. – Skandawa, szlak Pierzyska – Gniezno, tor szlakowy nr 1, km 43,141 uderzył w rowerzystę, który wjechał na przejazd kolejowo-drogowy wprost przed nadjeżdżający pociąg przy otwartych rogatkach przejazdowych. Dróżnik przejazdowy posterunku nr 43 o godzinie 16:26 otrzymał od dyżurnego ruchu st. Gniezno zgłoszenie o odjeździe pociągu nr 57314 (relacji Bydgoszcz Główna – Poznań Główny) torem nr 2 w kierunku Pierzysk. W tym samym czasie dyżurny ruchu stacji Pierzyska zgłosił odjazd pociągu nr ECE 71005 po torze nr 1 w kierunku Gniezna. Rogatki zostały zamknięte o godz. 16:28. Po przejechaniu pociągu nr 57314 torem nr 2 w kierunku Pierzysk dróżnik przejazdowy posterunku nr 43 otworzył rogatki w celu umożliwienia przejazdu samochodów stojących przed przejazdem. Po otwarciu rogatek szybkim krokiem przeszło dwóch pieszych: jeden z prawej na lewą stronę przejazdu, drugi z lewej na prawą stronę przejazdu (patrząc w kierunku jazdy pociągu) oraz przejechały dwa samochody z prawej na lewą stronę przejazdu (patrząc w kierunku jazdy pociągu). Gdy pociąg ECE 71005 znajdował się w kilometrze 42,724 (420 metrów przed miejscem wypadku), maszynista tego pociągu zauważył ruch kołowy na przejeździe i rozpoczął nadawanie sygnału dźwiękowego „Baczność”. Sygnał ten był nadawany nieprzerwalnie, aż do momentu potrącenia rowerzysty (przez 10 sekund). Po upływie 10 sekund od zauważenia ruchu kołowego na przejeździe przez maszynistę następuje potrącenie rowerzysty. Maszynista użył hamowania nagłego w momencie zauważenia wjeżdżającego rowerzysty. Czoło lokomotywy zatrzymało się w km 43,787 tj. 646 metrów za miejscem zdarzenia. Dróżnik przejazdowy posterunku 43 po zorientowaniu się, że do przejazdu zbliża się pociąg ECE 71005 (ok. 10 sekund przed zdarzeniem) rozpoczął zamykanie rogatek używając przycisków zamykania rogatek w trybie normalnej pracy, gdzie łączny czas zamknięcia rogatki wynosi średnio ok. 25,5 sekundy tj. czas ostrzegania trwał przez 14,3 sekund działały czerwone światła na sygnalizatorach drogowych, działał sygnał dźwiękowy (dzwon elektroniczny) oraz lampki umieszczone na drągach rogatkowych (czas wstępnego ostrzegania), następnie po tym czasie zaczynały działać napędy rogatkowe i rogatki się zamykały (średni czas do pełnego zamknięcia rogatek to 11,2 sekundy). Rogatki zamknęły się dopiero po przejechaniu pociągu nr ECE 71005 przez przejazd kolejowo - drogowy przy otwartych rogatkach (zakaz wjazdu na ten przejazd nadawany przez sygnalizatory świetlne). Jeden z pieszych po przekroczeniu

przejazdu zatrzymał się przy torze nr 2 i gdy zauważył, że rowerzysta wjeżdża na przejazd, do którego zbliża się pociąg zaczął ostrzegać rowerzystę wymachując rękami, krzyząc o nadjeżdżającym pociągu. Rowerzysta od momentu, gdy wsiadł na rower przez 6 metrów jechał spokojnym tempem, nie rozglądał się, nie reagował na znaki dawane przez użytkowników przejazdu oraz jadący pociąg kontynuując przekraczanie przejazdu. Gdy rowerzysta uświadomił sobie, że grozi mu niebezpieczeństwo, pozostając w skrajni nadjeżdżającego pociągu mocniej nacisnął na pedały i przejechał jeszcze ok. 2 metry do momentu uderzenia. Podczas przekraczania przejazdu rowerzysta cały czas patrzył na wprost, przed siebie. Przy prędkości pociągu nr ECE 71005 wynoszącej 144 km/h następuje potrącenie rowerzysty lewą stroną czoła lokomotywy (patrzac w kierunku jazdy pociągu). W wyniku uderzenia rowerzysta został odrzucony na odległość 25 metrów od osi przejazdu w kierunku toru nr 2 i poniósł śmierć na miejscu.

W związku z podjęciem przez Zastępcę Przewodniczącego PKBWK decyzji o przejęciu postępowania przez Zespół badawczy PKBWK, na podstawie art. 28e ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym, Komisja w dniu 21 sierpnia 2018 r. zgłosiła ten fakt Agencji Kolejowej Unii Europejskiej („EUAR”) za pośrednictwem systemu informatycznego „ERAIL” i powyższe zdarzenie zostało zarejestrowane w bazie danych EUAR pod numerem PL-5737.

Z tego postępowania Komisja sporządziła raport nr PKBWK/04/2019, w którym zespół badawczy Komisji rekomendował wdrożenie następujących działań:

1. Zarządca linii kolejowych PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Poznaniu podejmie działania w celu zabudowy tarcz ostrzegawczych przejazdowych informujących maszynistę o stanie zabezpieczenia przejazdu w km 43,141 po torze 1 i 2 na szlaku Pierzyska – Gniezno z jednoczesnym uniemożliwieniem otwarcia rogatek, gdy pociąg minie tarczę ostrzegawczą przejazdową.
2. Zarządca linii kolejowych PKP PLK S.A. podczas wszystkich przeprowadzanych kontroli posterunków, na których obsługiwane są przejazdy kolejowo – drogowe przeprowadzi praktyczne sprawdzenie umiejętności pracownika z awaryjnej obsługi przejazdu z adnotacją w Książce kontroli urządzeń sterowania ruchem kolejowym oraz o wprowadzeniu i odwołaniu obostrzeń (E-1758).
3. Zarządcy infrastruktury podczas pouczeń okresowych dla pracowników obsługujących rogatki przejazdowe przeprowadzą teoretyczne i dodatkowo praktyczne szkolenia z przypomnienia zasad postępowania w przypadku konieczności awaryjnego zamykania rogatek.
4. Przewodniczący PKBWK wystąpi do ministra właściwego do spraw transportu o podjęcie działań w celu zmiany rozporządzenia dotyczącej zmniejszenia czasu wstępnego ostrzegania dla przejazdów kolejowo - drogowych kategorii A obsługiwanych z miejsca do 3 sekund, dla obsługiwanych z odległości do 8 sekund.

5. PKP PLK S.A. podjęcie działania w celu wypracowania jednolitych wymagań technicznych i zasad używania systemu (funkcji) awaryjnego zamykania rogatek na pulpicie sterującym z rejestracją użycia tej funkcji.
6. PKP Intercity S.A podczas pouczeń okresowych dokona przypomnienia zasad postępowania podczas prowadzenia pojazdów kolejowych z napędem w sytuacji zauważenia otwartych rogatek przejazdowych i spowoduje, aby tego typu sytuacje były każdorazowo ćwiczony podczas jazd na symulatorze pojazdu kolejowego.

3.2.5 Poważny wypadek kategorii A 21 zaistniały w dniu 23 sierpnia 2018 r. o godz. 11:17 na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii D zlokalizowanym w stacji Szaflary, w km 25,749 linii kolejowej nr 99 Chabówka – Zakopane

Dnia 23 sierpnia 2018 r. o godzinie 11:17 na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii D stanowiącym skrzyżowanie drogi wewnętrznej będącej przedłużeniem ulicy Kolorowej z linią kolejową nr 99 Chabówka - Zakopane w stacji kolejowej Szaflary w km 25,749 doszło do najechania pociągu osobowego ROJ nr 33397 zestawionego z EZT EN99-004 i EN63-003, relacji Chabówka – Zakopane przewoźnika Przewozy Regionalne Sp. z o. o. Oddział Małopolski na pojazd egzaminacyjny (samochód osobowy marki Suzuki Baleno) oznaczony tablicą barwy niebieskiej z białą literą „L”. W trakcie jazdy pociągu z prędkością 89,3 km/h przy prędkości rozkładowej 90 km/h na szlaku Nowy Targ - Szaflary, na wysokości wskaźnika W6a w odległości 715 m przed dojazdem do ww. przejazdu kolejowo-drogowego prowadzący pociąg osobowy podał sygnał „Baczność” kontynuując jazdę z dozwoloną prędkością zgodnie z rozkładem jazdy. W tym samym czasie pojazd egzaminacyjny (nauka jazdy „L” własności MORD Nowy Targ) prowadzony przez osobę zdającą egzamin na prawo jazdy pod nadzorem uprawnionego egzaminatora, jechał drogą krajową nr 47 z Nowego Targu w kierunku Zakopanego. Zbliżając się do skrzyżowania o ruchu okrężnym (ronda) w odległości około 600 metrów przed nim egzaminator wydał polecenie egzaminowanemu o treści: „na najbliższym skrzyżowaniu, w prawo proszę”. Kierujący po opuszczeniu ronda kontynuował jazdę ulicą Kolorową jadąc do przejazdu kolejowodrogowego z prędkością około 40km/h. Podczas zbliżania się do przejazdu kolejowo-drogowego, nie zatrzymał pojazdu przed znakiem B20 „STOP” i nie zareagował na prawidłowo odnoszące się do kierunku jazdy znaki ostrzegawcze (A10, G1a, G1b, G1c, G3). Po minięciu znaku B20 „STOP” samochód egzaminacyjny z nieustalonych przyczyn zatrzymał się na przejeździe kolejowo-drogowym centralnie w osi toru. Po zatrzymaniu pojazdu egzaminacyjnego, wysiadł z niego egzaminator, zamknął drzwi i szybkim krokiem oddalił się z torowiska w kierunku ulicy Kolorowej. Samochód pozostał na przejeździe z osobą egzaminowaną kierującą pojazdem. Prowadzący pociąg (szkolący się – kandydat na maszynistę) dostrzegł w odległości ok. 290 metrów przed przejazdem wjeżdżający na przejazd z lewej strony samochód osobowy, po czym podał sygnał „Baczność” trwający trzy sekundy. Widząc, że pojazd nie opuszcza przejazdu rozpoczął ponownie podawanie syreną sygnału „Baczność”. Kandydat na

maszynistę kontynuując pod nadzorem maszynisty jazdę z dozwoloną prędkością ok. 90 km/h, w odległości ok. 180 metrów przed przejazdem wdrożył nagłe hamowanie pociągu używając hamulca elektropneumatycznego „zadajnikiem jazdy i hamowania”. W tym samym czasie kierujący samochodem egzaminacyjnym podjął próbę opuszczenia przejazdu - ruszył do przodu pokonując odległość około 0,5 metra. Najechanie pociągu na samochód (moment zderzenia z przeszkodą) nastąpiło na przejeździe o godzinie 11:16:37 przy prędkości biegu pociągu 56,4 km/h. Droga hamowania pociągu z prędkości 88,9 km/h do wartości 0 km/h wynosiła 293 m w czasie 24 sekund. Czoło zatrzymanego pociągu znajdowało się w km 25,861 w odległości 112 metrów za osiá przejazdu. Pojazd egzaminacyjny został uderzony przez pociąg w prawy bok (od strony pasażera) w jego środkową część. Przedni sprzęg pojazdu kolejowego wbił się do wnętrza samochodu uderzając osobę kierującą w głowę. Samochód został przepchnięty przez pociąg za przejazd w kierunku stacji Szaflary do km 25,861 i zatrzymany na wysokości słupa trakcyjnego w lokacie 25-16 (patrz. Fot. Nr 19). Osoba kierująca pojazdem egzaminacyjnym po przewiezieniu do szpitala zmarła w wyniku doznanych obrażeń.

W wyniku podjęcia przez Przewodniczącego PKBWK decyzji o przejęciu postępowania przez Zespół badawczy Komisji, uwzględniając postanowienia art. 28e ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym, Komisja w dniu 31 sierpnia 2018 r. zgłosiła ten fakt Agencji Kolejowej Unii Europejskiej („EUAR”) za pośrednictwem systemu informatycznego „ERAIL” i powyższe zdarzenie zostało zarejestrowane w bazie danych ERAIL pod numerem PL-5751.

Z tego postępowania Komisja sporządziła raport nr PKBWK/03/2019, w którym zespół badawczy Komisji rekomendował wdrożenie następujących działań:

1. Zarządca infrastruktury PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Nowym Sączu dokona oceny ryzyka eksploatacyjnego w celu rozważenia zmiany istniejącej kategorii D przejazdu na kategorię wyższą lub jego likwidację z pozostawieniem przejścia dla pieszych kategorii E. Do czasu przebudowy przejazdu wprowadzi ograniczenie prędkości biegu pociągów do 60 km/h na odcinku linii kolejowej dla trójkątów widzialności z odległości 5 metrów.
2. Zarządca infrastruktury uzupełni ubytki nawierzchni bitumicznej w strefie przejazdu oraz zaktualizuje metrykę przejazdu.
3. Przewozy Regionalne sp. z o. o. dokona sprawdzenia jakości obrazu kamer czołowych urządzeń rejestrujących w eksploatowanych pojazdach kolejowych.
4. PKP PLK S.A. IZ Nowy Sącz dostosuje oznakowanie przejazdu kolejowo-drogowego do obowiązujących przepisów (dot. znaku B20, G2 i G3).
5. Zarządca drogi dostosuje szerokość drogi na dojeździe do przejazdu w celu zapewnienia możliwości bezkolizyjnego mijania się pojazdów drogowych na przejeździe kolejowo-drogowym w km 25,749 linii kolejowej nr 99 Chabówka – Zakopane, a następnie

- w porozumieniu z zarządcą infrastruktury zostanie dostosowana szerokość przejazdu do korony drogi.
6. W związku z wcześniejszymi wypadkami na przedmiotowym przejeździe kolejowo-drogowym oraz poważnym wypadkiem w dniu 23.08.2018 r. zarządca drogi (burmistrz miasta Nowy Targ) zabuduje z obu stron przejazdu znaki A30 „inne niebezpieczeństwo” wraz z tablicami T14d „wypadki”.
 7. Przewodniczący Komisji wystąpi do Ministra Infrastruktury z wnioskiem o uzupełnienie przepisu § 7 ust. 1 pkt 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 24 lutego 2016 r. w sprawie egzaminowania osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, szkolenia, egzaminowania i uzyskiwania uprawnień przez egzaminatorów oraz wzorców dokumentów stosowanych w tych sprawach (Dz. U. poz. 232, z późn. zm.) o zabudowę urządzenia rejestrującego obraz i dźwięk we wnętrzu pojazdu egzaminacyjnego.
 8. Wszyscy przewoźnicy kolejowi w trakcie pouczeń okresowych oraz pouczeń doraźnych maszynistów przypomną o zasadach:
 - użycia hamulca bezpieczeństwa maszynisty tzw. „grzybka” w sytuacji bezpośredniego zagrożenia bezpieczeństwa,
 - wykonywania szczegółowej próby hamulca zgodnie z obowiązującymi przepisami,
 - dokonywania zapisów w Książce Pokładowej Pojazdu z Napędem po zaistniałych zdarzeniach.
 9. Zarządcy infrastruktury kolejowej i zarządcy dróg kołowych dokonają:
 - przeglądu wszystkich przejazdów kolejowo-drogowych kategorii B, C i D pod kątem zasadności ustawienia znaków B20 „Stop” jak stanowi załącznik nr 3 dział B rozporządzenia w sprawie warunków skrzyżowań,
 - działań w celu wprowadzenia odpowiednich warunków prędkości pociągów do widoczności zgodnie z postanowieniami załącznika nr 4 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie.
 10. Zarządcy infrastruktury wystąpią do zarządców dróg z wnioskiem o bezwzględne uzgadnianie ustawienia znaków B-20 „Stop” przed przejazdami kolejowo-drogowymi. Ponadto zarządcy dróg będą informować właściwego zarządcę infrastruktury o wszelkich zmianach w sposobie oznakowania pionowego i poziomego przejazdu kolejowo-drogowego przed ich wprowadzeniem.
 11. Przewodniczący Komisji wystąpi do Ministra właściwego do spraw transportu o zmianę treści rozporządzenia w sprawie skrzyżowań w zakresie dotyczącym funkcjonowania

przejazdów kolejowo-drogowych kategorii D w granicach stacji kolejowej w torach, po których realizowane są przebiegi pociągowe.

12. Minister właściwy do spraw transportu wprowadzi obowiązek bezwzględnego zachowania widoczności czoła pociągu z 5 i 10 metrów w załączniku nr 3 pkt B ppkt 5 i 6 do rozporządzenia w sprawie skrzyżowań w zakresie dotyczącym funkcjonowania przejazdów kolejowo-drogowych. W przypadku braku zapewnienia widoczności z 10 metrów należy określić prędkość pociągów, przy której spełnione są warunki widoczności z odległości 10 m.

3.2.6 Poważny wypadek kategorii A 21 zaistniały w dniu 17 listopada 2018 r. o godzinie 11:49 na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii D szlak Dobrzechów – Frysztak, tor nr 1, w km 42,602 linii kolejowej nr 106 Rzeszów – Jasło

Dnia 17.11.2018 r. o godz. 11.26 ze stacji Jasło, zgodnie z rozkładem jazdy, odjechał pociąg pasażerski nr 33110 relacji Zagórz – Rzeszów Główny przewoźnika SKPL Cargo sp. z o. o. O godzinie 11:45 pociąg minął stację Frysztak. Pociąg był zestawiony ze spalinowego zespołu trakcyjnego VT 614 SN84-002 i obsługiwany przez drużynę pociągową w składzie: maszynista, kierownik pociągu i konduktor spółki SKPL Cargo sp. z o.o. Pociąg prowadzony był z kabiny B. O godzinie 11:49 na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii D, w km 42.602 szlaku Dobrzechów – Frysztak w torze nr 1, bezpośrednio przed nadjeżdżający pociąg pasażerski nr 33110 relacji Zagórz – Rzeszów Główny wjechał samochód osobowy marki Ford Focus. Pociąg uderzył w pojazd drogowy w jego środkową część w prawy bok pojazdu (od strony pasażera). Wskutek uderzenia zderzakami i ścianą czołową pociągu samochód został zmiążdżony w części kabinowej i zepchnięty 29 m od osi przejazdu kolejowo – drogowego i odrzucony na prawą stronę toru zgodnie z kierunkiem jazdy pociągu. Po kolizji i zatrzymaniu pociągu jego czoło znajdowało się w km 42.242 tj. 360 m od osi przejazdu kolejowo-drogowego. Do momentu zderzenia pojazdów jazda pociągu nr 33110 relacji Zagórz – Rzeszów przebiegała bez zakłóceń. Na stacji Jasło nastąpiła zmiana kierunku jazdy pociągu z kabiny A na kabinę B. Maszynista po zmianie kabiny oraz wykonanej przez kierownika pociągu uproszczonej próbie hamulca zespolonego odjechał ze stacji Jasło zgodnie z rozkładem jazdy o godzinie 11:26. Po osiągnięciu wymaganej prędkości wykonał hamowanie kontrolne i stwierdził prawidłowość działania hamulców. Po minięciu stacji Frysztak zbliżając się do przejazdu kolejowo – drogowego w km 42.602 zauważył z lewej strony do kierunku jazdy szybko zbliżający się granatowy samochód osobowy. Kierujący pojazdem nie reagował na podawane sygnały baczność, samochód się nie zatrzymał i wjechał na przejazd. Pomimo wdrożonego przez maszynistę nagłego hamowania doszło do kolizji. W wyniku najechania pociągu na pojazd drogowy kierowca oraz pasażer samochodu ponieśli śmierć na miejscu. Podróżni oraz obsługa pociągu pasażerskiego nie odnieśli obrażeń. Maszynista prowadzący pociąg po zdarzeniu poczuł się źle i został przez pogotowie ratunkowe przewieziony na obserwacje do szpitala. W wyniku poważnego wypadku całkowicie

zniszczony został pojazd drogowy (samochód osobowy). Uszkodzeniu uległa kabina B trójczłonowego spalinowego zespołu trakcyjnego VT 614 SN84-002 gdzie uszkodzone zostały elementy obudowy i sterowania oraz powłoka malarska przedniej części pojazdu kolejowego. Autobus szynowy VT 614 SN posiada identyfikator pojazdu kolejowego nr EVN D-SKPL 9580 0 614 025-4, 9580 0 614 023-6, 9580 0 614 026-2 masa ogólna 139 ton, masa hamująca wymagana 122 tony, masa hamująca rzeczywista 209 ton, procent masy hamującej wymaganej 88%, procent masy hamującej rzeczywistej 150%. Pociąg został odwołany na dalszej drodze przebiegu, podróżni z pociągu dalszą podróż kontynuowali autobusem komunikacji zastępczej zapewnionej przez przewoźnika. Po zakończeniu czynności operacyjnych prowadzonych przez komisję kolejową oraz Prokuratora i Policję pociąg zjechał ze szlaku o godz. 16:30 do stacji Frysztak.

W wyniku decyzji Przewodniczącego PKBWK o przejęciu postępowania przez Zespół badawczy Komisji uwzględniając postanowienia art. 28e ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym, Komisja w dniu 26 listopada 2018 r. zgłosiła ten fakt Agencji Kolejowej Unii Europejskiej („EUAR”) za pośrednictwem systemu informatycznego „ERAIL” i powyższe zdarzenie zostało zarejestrowane w bazie danych ERAIL pod numerem PL-5852. Z powyższego postępowania zespół badawczy Komisji opracował projekt raportu, z którym zostali zapoznani zainteresowane podmioty zgodnie z art. 28k ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym.

Z postępowania Komisja opublikuje w czwartym kwartale 2019 r. raport o nr PKBWK/05/2019.

3.2.7 Poważny wypadek kategorii A20 zaistniały w dniu 19 grudnia 2018 r. o godz. 14:33 na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii C zlokalizowanym na szlaku Głogów Małopolski - Rzeszów, w km 63,130 linii kolejowej nr 71 Ocice – Rzeszów

Dnia 19 grudnia 2018 r. o godzinie 14:33 na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii C krzyżującym ulicę Borową pozostającą w zarządzie Miejskiego Zarządu Dróg (MZD) Rzeszów z linią kolejową nr 71 Ocice – Rzeszów Główny (szlak Głogów Małopolski - Rzeszów) w km 63,130 doszło do wjechania samochodu osobowego marki Volkswagen Passat bezpośrednio przed nadjeżdżający pociąg APM nr 32432 relacji Rzeszów Główny – Stalowa Wola przy załączonej sygnalizacji świetlnej i dźwiękowej samoczynnego systemu przejazdowego (SSP). Samochód został uderzony od strony kierowcy tj. w lewy bok, powodując jego zakleszczenie pod pojazdem kolejowym i przepchnięcie 378 metrów od osi przejazdu. W wyniku wypadku śmierć poniosły dwie osoby (kierowca samochodu i pasażer), trzecia osoba (pasażer samochodu) zmarł w szpitalu w wyniku poniesionych obrażeń.

W wyniku podjęcia przez Przewodniczącego PKBWK decyzji o przejęciu postępowania przez Zespół badawczy Komisji, uwzględniając postanowienia art. 28e, ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym, Komisja w dniu 21 grudnia 2018 r. zgłosiła ten fakt Agencji

Kolejowej Unii Europejskiej („EUAR”) za pośrednictwem systemu informatycznego „ERAIL” i powyższe zdarzenie zostało zarejestrowane w bazie danych ERAIL pod numerem PL-5879. W trakcie prowadzonego postępowania zespół badawczy Komisji z udziałem Przewodniczącego PKBWK zorganizował spotkanie z zainteresowanymi podmiotami (m.in. z zarządcą drogi, zarządcą infrastruktury kolejowej, policją i przedstawicielami Urzędu Miejskiego w Rzeszowie). Celem spotkania było podjęcie ustaleń wiążących w zakresie zmniejszenia zagrożenia bezpieczeństwa m.in. przez zmianę organizacji ruchu drogowego w rejonie tego przejazdu. W ramach tych działań ograniczono prędkość pojazdów kolejowych przez ten przejazd oraz zmieniono oznakowanie drogi. Z powyższego postępowania Komisja opublikuje w czwartym kwartale 2019 r. raport o nr PKBWK/06/2019.

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

4.1 Zalecenia wydane w 2018 r., a opublikowane w Raporcie Rocznym PKBWK za 2017r.

Na podstawie art. 28l ust. 6 ustawy o transporcie kolejowym Komisja wydała w 2018 r. następujące zalecenia w sprawie poprawy bezpieczeństwa:

- 1) Przewoźnicy kolejowi 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.

Zalecenie wynika ze znacznego wzrostu liczby zdarzeń kategorii C44 oraz utrzymującej się dużej liczby zdarzeń kat. B04. Przyczyny tych zdarzeń mogą być związane np. z wykształceniem maszynisty niewłaściwą techniką jazdy, przekraczaniem norm czasu pracy, brakiem znajomości szlaku itd.

- 2) Przewoźnicy kolejowi wykonujący przewozy towarowe i podmioty odpowiedzialne za utrzymanie wagonów towarowych (ECM) w ramach posiadanych systemów zarządzania podejmą działania mające na celu wyeliminowanie zdarzeń spowodowanych rozerwaniem pociągu lub składu manewrowego.

Zalecenie wynika ze znacznego wzrostu liczby zdarzeń kategorii C68 (rozerwanie pociągu lub składu manewrowego) na sieci kolejowej. Przewoźnicy kolejowi wykonujący przewozy towarowe i podmioty odpowiedzialne za utrzymanie wagonów towarowych (ECM) powinni zwiększyć nadzór oraz podejmować skuteczne działania mające na celu wyeliminowanie tego typu zdarzeń.

- 3) Zarządcy infrastruktury kolejowej podejmą działania zmierzające, aby w procesie projektowania prac modernizacyjnych lub rewitalizacyjnych linii kolejowych, weryfikowany

był przez projektantów układ komunikacyjny dróg, jako całość funkcjonalnie połączoną z przejazdami kolejowymi. Podczas projektowania zasadne jest wykonanie projektu zmiany organizacyjnej układu takich dróg w odpowiednim obszarze oddziaływania w sąsiedztwie przejazdów kolejowo – drogowych w taki sposób, aby po przeorganizowaniu tego układu możliwe było przekierowanie ruchu na sąsiednie przejazdy tej samej lub wyższej kategorii w celu skanalizowania ruchu w jednym punkcie.

Działanie to powinno prowadzić do likwidacji zbędnych przejazdów kolejowo – drogowych, jak również należy dążyć do tego aby m.in. odległość między przejazdami kolejowo-drogowymi była nie mniejsza jak 3 km (§ 23 ust. 2 rozporządzenia w sprawie skrzyżowań).

Władze administracji lokalnej oraz zarządcy dróg powinni współpracować w zakresie osiągnięcia powyższego celu z zarządcą infrastruktury na danym obszarze objętym ww. pracami. W miejscu likwidacji przejazdu kat. D zapewnić, w przypadku ruchu pieszego, bezpieczną komunikację pieszą.

- 4) Zarządcy infrastruktury kolejowej będą kontynuować działania, mające na celu zmniejszenie liczby wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych wszystkich kategorii: A, B, C i D.

Zalecenie wynika ze wzrostu liczby wypadków w 2017 r. na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii A, B, C i D.

- 5) Zarządcy infrastruktury kolejowej wdrożą projekt dodatkowego znakowania identyfikacyjnego przejazdów kolejowo – drogowych i przejść w poziomie szyn, zawierającego niezbędne informacje dla operatora numeru alarmowego 112, na wzór projektu wdrożonego przez PKP PLK S.A.

Zalecenie dotyczy zarządców infrastruktury kolejowej innych niż PKP PLK S.A.

Umieszczenie dodatkowych informacji umożliwi szybki kontakt z zarządcą infrastruktury kolejowej, a w przypadku zaistnienia zdarzenia z udziałem pojazdu kolejowego, powodującego negatywne konsekwencje dla zdrowia ludzkiego oraz innych zagrożeń na przejeździe kolejowo-drogowym/przejściu, umożliwi szybkie powiadomienie zainteresowanych służb prowadzących akcje ratownicze.

- 6) Zarządcy infrastruktury kolejowej dokonają sprawdzenia zasadności umieszczenia znaków B-20 „STOP” przed przejazdami kolejowo-drogowymi kategorii D, na których są zachowane warunki widoczności i nie jest wymuszone ograniczenie prędkości pociągu (jak stanowi załącznik nr 3 część B pkt 7 rozporządzenia 1744 w sprawie skrzyżowań).

W przypadku niezasadności umieszczenia znaku B-20 „STOP” zarządcy infrastruktury zobowiążą zarządcę drogi do jego usunięcia.

Ustawienie znaku „STOP” przed przejazdem kolejowo-drogowym kategorii, na którym obowiązuje prędkość rozkładowa, mimo upewnienia się o braku zbliżania pociągu uniemożliwia płynny przejazd pojazdów drogowych. W określonych przypadkach niepłynny przejazd pojazdu drogowego może prowadzić do najechania pociągu na ten pojazd.

Zalecenia powyższe skierowano do Prezesa UTK, który przekazał je do podmiotów rynku kolejowego, nad którymi Prezes UTK sprawuje ustawowy nadzór.

4.2 Zalecenia wydane w Raporcie Rocznym za rok 2018

Na podstawie art. 28l ust. 6 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym Komisja wydaje w niniejszym Raporcie Rocznym za rok 2018 r. następujące zalecenia w sprawie poprawy bezpieczeństwa:

- 1) Przewoźnicy i zarządcy infrastruktury podejmą działania zmierzające do zapewnienia, aby osoby prowadzące szkolenia, w ramach przygotowania zawodowego pracowników zatrudnianych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 30 grudnia 2014 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 2015 r. poz. 46), **nie wchodzili w skład komisji przeprowadzających egzaminy kwalifikacyjne i weryfikacyjne w odniesieniu do pracowników, którzy byli szkoleni przez te osoby.**

Celem powyższego zalecenia jest zwiększenie niezależności i bezstronności komisji egzaminacyjnych od procesu szkolenia, co przełoży się na podniesienie poziomu wiedzy egzaminowanych pracowników i poprawę bezpieczeństwa w transporcie kolejowym. Inny skład osobowy komisji przeprowadzającej egzamin od składu osób szkolących, zdaniem Komisji wymusi konieczność bardziej gruntownego opanowania wiedzy przez pracowników i uniknięcia konfliktu interesu osób szkolących i przeprowadzających egzaminy.

- 2) Zarządcy infrastruktury wyeliminują rogatki wyjazdowe dla samoczynnych systemów przejazdowych na przejazdach kategorii B, w odniesieniu do rozwiązań z czterema półrogatkami. Stan taki jest niegodny z postanowieniami zawartymi w załączniku nr 1, pkt 6.2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach (Dz. U. z 2013 r. poz. 2181, z późn. zm.), który stanowi: „rogatki zamykające całą szerokość jezdni U-13a i U-13b stosuje się na przejazdach kolejowych kategorii A, natomiast półrogatki U-13c stosuje się na przejazdach kategorii B. Półrogatki należy umieszczać tak, aby z każdej strony przejazdu zamykały prawą połowę drogi (również w przypadku stosowania półrogatek na jezdniach jednokierunkowych)”.

Powyższe zalecenie ma na celu wyeliminowanie zdarzeń, polegających na pozostawianiu pojazdów drogowych w strefie niebezpiecznej przejazdu, pomiędzy zamkniętymi półrogatkami

i umożliwia zjazd pojazdów drogowych, w sytuacji niezastosowania się kierującego do zakazu wjazdu na ten przejazd, gdy sygnalizator drogowy nadawał sygnał zabraniający wjazdu (dla uniknięcia kolizji z nadjeżdżającymi pojazdami kolejowymi). Sygnał naprzemian migający czerwony, nadawany na sygnalizatorze drogowym zabudowanym przed przejazdem oznacza, że zabroniony jest wjazd za ten sygnalizator, jak stanowi § 98 ust 5 rozporządzenia Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 31 lipca 2002 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dz. U. z 2019 r. poz. 454, z późn. zm.). W okresie kwiecień – czerwiec 2019 r. zaistniało co najmniej 45 takich przypadków na sieci kolejowej zarządzanej przez PKP PLK S.A.

- 3) Zarządcy infrastruktury, przewoźnicy kolejowi i użytkownicy bocznic kolejowych podejmą działania mające na celu **wyeliminowanie praktyki zastępowania szkoleń** w ramach przygotowania zawodowego do egzaminów kwalifikacyjnych, pracowników zatrudnianych na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz z prowadzeniem określonych rodzajów pojazdów kolejowych, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 30 grudnia 2014 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 2015 r. poz. 46), **formą samokształcenia tych pracowników**.

Powyższe zalecenie wynika z faktu, że pracownicy przygotowujący się do egzaminów kwalifikacyjnych na zasadzie wyłącznie samokształcenia niejednokrotnie wykazują braki wiedzy praktycznej i teoretycznej, co skutkuje tym, że pracownicy Ci mogą stwarzać zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego i mogą przyczyniać się do zaistnienia zdarzeń kolejowych. Powyższe wymaga dokonania analizy i wprowadzenia stosownych zmian w przepisach wewnętrznych podmiotów sektora rynku kolejowego.

- 4) Zarządcy infrastruktury kolejowej dla poprawy widoczności podawanego sygnału D8 (obecność dróżnika) wprowadzą całodobowe podawanie sygnału nocnego z posterunku pracownika obsługującego zamykanie rogatek (dróżnika przejazdowego lub innego pracownika).

Sygnał dzienny D8 podawany w pomieszczeniu (strażnicy lub nastawni) lub przez okno strażnicy (nastawni) nie jest widoczny (lub jest słabo widoczny) przez drużynę trakcyjną.

- 5) Przewoźnicy kolejowi podejmą działania mające na celu wyeliminowanie zdarzeń kolejowych spowodowanych zbiegnięciem pojazdu kolejowego.

Zalecenie wynika ze znacznego wzrostu liczby zdarzeń kategorii C47 oraz utrzymującej się dużej liczby zdarzeń kategorii B08. Przyczyny tych zdarzeń mogą być związane np. z nieprawidłowym zabezpieczeniem pojazdów kolejowych, niewłaściwą organizacją pracy, nieprzestrzeganiem regulaminów pracy itd.

- 6) Zarządcy infrastruktury kolejowej podejmą działania mające na celu wyeliminowanie przedwczesnego rozwiązania drogi przebiegu oraz wyprawienia, przyjęcia lub jazdy pojazdu kolejowego po niewłaściwie ułożonej, niezabezpieczonej drodze przebiegu albo niewłaściwej obsłudze lub braku obsługi urządzeń sterowania ruchem kolejowym

Zalecenie wynika ze wzrostu liczby zdarzeń kategorii B15, C48 oraz C43. Przyczyny tych zdarzeń mogą być związane np. z niedostateczną komunikacją w czasie prowadzenia ruchu pociągów i jazd manewrowych pomiędzy pracownikami zatrudnionymi na stanowiskach związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego, niewłaściwie prowadzonej organizacji pracy rozrządowej, nieprawidłowego omówienia pracy manewrowej przez kierownika manewrów itd.

Zalecenia powyższe przekazuje się Prezesowi UTK, który spowoduje przekazanie tych zaleceń do końcowych adresatów - czyli podmiotów rynku kolejowego, nad którymi Prezes UTK sprawuje ustawowy nadzór.

5. Realizacja zaleceń wydanych w 2018 r. przez PKBWK (na podstawie informacji z Urzędu Transportu Kolejowego)

Komisja otrzymała w dniu 5 maja 2019 r. z Urzędu Transportu Kolejowego informację o realizacji zaleceń wydanych przez Komisję w 2018 r.

W ramach nadzoru nad realizacją zaleceń PKBWK przez podmioty rynku kolejowego, analizie poddano zalecenia zawarte w:

- 1) Raporcie nr PKBWK/01/2018 z badania poważnego wypadku kat. A18 zaistniałego w dniu 4 kwietnia 2017 r. o godz. 17:34 na przejeździe kolejowo-drogowym kat. A usytuowanym na szlaku Zawadówka - podg. Uherka, w torze szlakowym nr 1, w km 244,676 linii kolejowej nr 7 Warszawa Wschodnia Osobowa – Dorohusk;
- 2) Raporcie nr PKBWK/02/2018 z badania poważnego wypadku kat. A20 zaistniałego w dniu 7 kwietnia 2017 r. o godz. 15:11 na przejeździe kolejowo-drogowym kat. C zlokalizowanym na szlaku jednotorowym Ozimek – Chrzastowice, w km 56,977 linii kolejowej nr 144 Tarnowskie Góry – Opole;
- 3) Raporcie nr PKBWK/03/2018 z badania poważnego wypadku kat. A04 zaistniałego w dniu 30 sierpnia 2017r. o godz. 21:53 w stacji Smętowo, w torze stacyjnym nr 2, w km 457,485 linii kolejowej nr 131 Chorzów Batory – Tczew;
- 4) Raporcie nr PKBWK/04/2018 z badania poważnego wypadku kat. A21 zaistniałego w dniu 27 lutego 2018 r. o godz. 18:57 na przejeździe kolejowo-drogowym kat. D zlokalizowanym na szlaku jednotorowym Opole Zachodnie - Szydłów, w km 1,934 linii kolejowej nr 287 Opole Zachodnie – Nysa;
- 5) Raporcie nr PKBWK/05/2018 z badania poważnego wypadku kat. A18 zaistniałego w dniu 2 listopada 2017 r. o godz. 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;

- 6) Raporcie nr PKBWK/6/2018 z badania wypadku kat. B13 zaistniałego w dniu 24 listopada 2017 r. o godz. 06:48 szlak Warlubie – Laskowice Pomorskie, tor nr 2, w km 424,208 linii kolejowej nr 131 Chorzów Batory – Tczew;
- 7) Raporcie nr PKBWK/07/2018 z badania wypadku kolejowego kat. B37 zaistniałego w dniu 10 listopada 2017 r. o godz. 06:20'00 z poc. TMS 624016/7 relacji Kamieniec Żąbkowicki – Szeligi na szlaku Nysa – Nowy Świątów, w torze szlakowym nr 2, w km 129,650 linii kolejowej nr 137 Katowice – Legnica;
- 8) Raporcie Rocznym za 2017 rok z działalności PKBWK.

W celu usprawnienia wykonania zaleceń PKBWK przez podmioty rynku kolejowego, w Urzędzie Transportu Kolejowego, zwanym dalej „UTK” opracowano ankietę i wezwano podmioty do jej wypełnienia (pismo DMB-WMIC.464.1.2019.1.MK z dnia 14 marca 2019 r.).

Podmioty rynku kolejowego przekazały Prezesowi UTK odpowiedzi o realizacji zaleceń w formie ankiet.

5.1. Analiza informacji dotyczących realizacji zaleceń.

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

Zalecenia wydane przez PKBWK w 2018 r. Prezes UTK przekazał do realizacji 137 podmiotom rynku kolejowego, w tym:

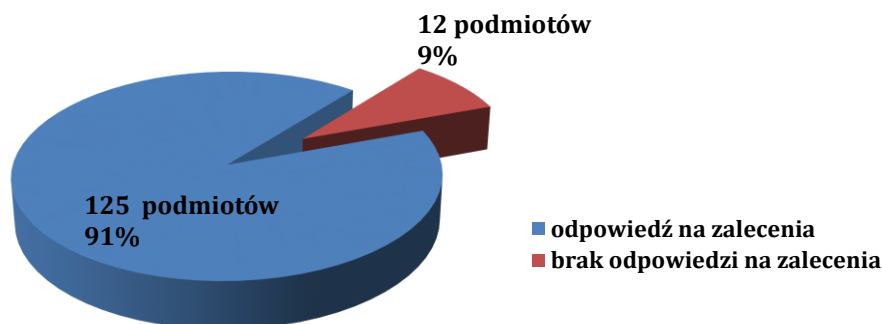
- 100 certyfikowanym przewoźnikom kolejowym (13 pasażerskich, 74-towarowych, 13 posiadających certyfikat do przewozu pasażerów i towarów),
- 11 autoryzowanym zarządcom infrastruktury kolejowej oraz
- 62 podmiotom odpowiedzialnym za utrzymanie wagonów towarowych (ECM) – (w tym 4 podmiotom posiadającym certyfikat w zakresie IV funkcji utrzymania).

Wiele podmiotów pełni jednocześnie kilka funkcji, co oznacza, że spośród ww. podmiotów:

- 66 jest tylko przewoźnikiem kolejowym (PK),
- 28 jest tylko podmiotem odpowiedzialnym za utrzymanie wagonów (ECM),
- 32 jest zarówno przewoźnikiem kolejowym jak i podmiotem odpowiedzialnym za utrzymanie wagonów (PK + ECM),
- 8 jest tylko zarządcą infrastruktury kolejowej (ZI),
- 1 podmiot jest zarówno zarządcą infrastruktury jak i i podmiotem odpowiedzialnym za utrzymanie wagonów (ZI +ECM),
- 1 podmiot jest zarówno zarządcą infrastruktury jak i przewoźnikiem kolejowym (ZI + PK),
- 1 podmiot pełni wszystkie trzy funkcje: zarządcy (ZI), przewoźnika (PK) oraz podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie wagonów (ECM).

Formularz ankiety przygotowany przez Urząd Transportu Kolejowego wypełniło 125 (91%) podmiotów, informując o stanie i etapie realizacji konkretnego zalecenia. Do statystyk uwzględnione zostały również te podmioty, które nie udzieliły żadnej odpowiedzi, a które były adresatem pisma Prezesa UTK zobowiązującego do udzielenia informacji na temat sposobu realizacji zaleceń.

Wykres 2. **Ogólne zestawienie odpowiedzi podmiotów na pismo (ankietę) Prezesa UTK**



Natomiast 12 podmiotów (9%) nie przekazało informacji na temat stopnia wdrożenia zaleceń dotyczących poprawy bezpieczeństwa lub działań zmierzających do ich realizacji. W stosunku do przedsiębiorstw sektora rynku kolejowego, których zalecenie dotyczyło, a którzy nie odnieśli się do niego w sposób zadawalający lub w ogóle nie przekazali informacji o stanie realizacji zaleceń, Prezes UTK wystosuje pisma w celu uzupełnienia i przedstawienia planu realizacji zaleceń. W przypadku braku właściwej reakcji ze strony podmiotów, Prezes UTK podejmie stosowne działania nadzorcze.

Pierwsza część analizy realizacji zaleceń PKBWK zawiera **ocenę Prezesa UTK, dotyczącą sposobu realizacji zaleceń PKBWK**. Część ta stanowi **wynik jakościowej analizy odpowiedzi przesłanych do Prezesa UTK przez podmioty rynku kolejowego**.

Przyjęto podział na zalecenia, które oceniono pozytywnie i zalecenia, które oceniono negatywnie.

Pozytywna ocena realizacji zaleceń zawartych w raportach PKBWK została przyznana jedynie w sytuacji, gdy UTK uznał, że podjęte przez podmiot działania są właściwe lub właściwie ukierunkowane do wszystkich zaleceń, które go dotyczyły w danym raporcie.

Realizacja zaleceń z danego raportu przez podmiot uznawana została za kompletną wówczas, gdy ocena wszystkich poszczególnych zaleceń składających się na raport była **pozytywna**. Gdy co najmniej jedno zalecenie z raportu zostało ocenione negatywnie lub gdy podmiot nie przesłał do UTK informacji o stanie realizacji zaleceń, wówczas ocena realizacji zaleceń oceniona została **negatywnie**.

Ocena Prezesa UTK dotycząca realizacji zaleceń z poszczególnych raportów została przedstawiona poniżej na wykresach kołowych.

Drugą część informacji (zawartej w załączniku) stanowią odpowiedzi zadeklarowane przez podmioty rynku kolejowego. Wg informacji przekazanej przez UTK, pod każdym zaleceniem wskazano **średni procent realizacji danego zalecenia**, który na potrzeby oceny został obliczony jako **średnia arytmetyczna na podstawie wartości zadeklarowanych przez podmioty rynku**.

Ad.1) Prezes UTK przyjął do realizacji zalecenia z Raportu nr PKBWK/01/2018 kierując je w całości do realizacji wszystkich autoryzowanych zarządców infrastruktury kolejowej i certyfikowanych przewoźników kolejowych pismem UTK nr DMB-WMIC.465.2.2018.2.MK z dnia 2018-08-01 w następujący sposób :

- Zalecenia nr: 1, 2, 3, 4b, 5a, 5b, 5c opracowane w Raporcie nr PKBWK/01/2018 i kierowane przez PKBWK do zarządcy infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (PKP PLK S.A.) – zostały skierowane również przez Prezesa UTK do realizacji wszystkich autoryzowanych zarządców infrastruktury – tj. 11 podmiotów,
- Zalecenie nr 4a opracowane w Raporcie nr PKBWK/01/2018 i kierowane przez Komisję do PKP PLK S.A. – zostało skierowane przez Prezesa UTK do realizacji przez PKP PLK S.A,
- Zalecenia: nr 6a, 6b i 6c kierowane przez Komisję do przewoźnika kolejowego Przewozy Regionalne Sp. z o.o. - zostały skierowane również przez Prezesa UTK do realizacji wszystkich certyfikowanych przewoźników kolejowych – tj. 100 podmiotów,
- Zalecenie 6d kierowane przez Komisję do przewoźnika kolejowego Przewozy Regionalne Sp. z o.o. - zostało skierowane również przez Prezesa UTK do realizacji wszystkich certyfikowanych przewoźników kolejowych i autoryzowanych zarządców infrastruktury.

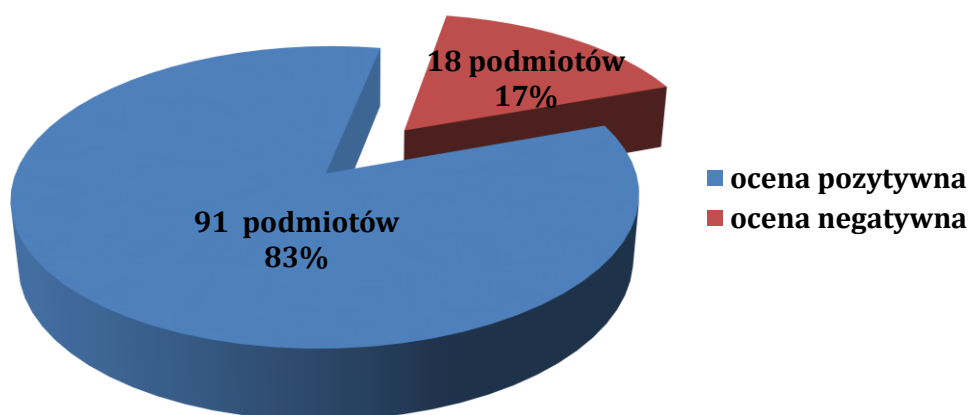
Zalecenia: nr 6d z Raportu PKBWK/01/2018, nr 2 z Raportu PKBWK/02/2018, nr 1 z Raportu PKBWK/03/2018, nr 10 z Raportu PKBWK/04/2018, nr 1 z Raportu PKBWK/06/2018 oraz nr 2 z Raportu PKBWK/07/2018 zawierają taką samą treść. Zalecenia te skierowane zostały przez Prezesa UTK do realizacji przez wszystkich certyfikowanych przewoźników kolejowych oraz autoryzowanych zarządców infrastruktury. **Prezes UTK zobowiązał podmioty do odpowiedzi na te zalecenia jedynie przy ostatnim zaleceniu, tj. nr 2 z Raportu PKBWK/07/2018.**

Tabela 4. **Realizacja zaleceń przez podmioty wymienione przez Komisję w Raporcie nr PKBWK/01/2018** na podstawie informacji przekazanych w marcu 2019 r. do PKBWK

| Zalecenia wynikające z Raportu nr PKBWK/01/2018 (wyd. w 2018 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 S.A. | 2018-09-30 | 100 |
| Zalecenie 2 | PKP PLK S.A. | 2018-06-30 | 100 |
| Zalecenie 3 | PKP PLK S.A. | 2018-06-30 | 100 |
| Zalecenie 4a | PKP PLK S.A. | 2018-10-31 | 100 |

| | | | |
|--------------|--------------------------------|------------|------------------------------------------------------|
| Zalecenie 4b | PKP PLK S.A. | 2025-12-31 | 62 (w trakcie realizacji przez PKP PLK S.A.) |
| Zalecenie 5a | PKP PLK S.A. | 2018-12-31 | 100 |
| Zalecenie 5b | PKP PLK S.A. | 2018-12-31 | 100 |
| Zalecenie 5c | PKP PLK S.A. | 2018-12-31 | 100 |
| Zalecenie 6a | Przewozy Regionalne Sp. z o.o. | 2018-12-31 | 100 |
| Zalecenie 6b | Przewozy Regionalne Sp. z o.o. | 2018-10-01 | 100 |
| Zalecenie 6c | Przewozy Regionalne Sp. z o.o. | 2019-01-01 | 100 |
| Zalecenie 6d | Przewozy Regionalne Sp. z o.o. | 2040-12-31 | 56 (w trakcie realizacji przez PR Sp. z o.o.) |

Wykres 3. Ocena sposobu realizacji zaleceń z Raportu nr PKBWK/01/2018 skierowanych do realizacji przez Prezesa UTK (na podstawie informacji przekazanych przez UTK)



„Ocena pozytywna” – wg stanowiska UTK, zadeklarowane działania 91 podmiotów rynku kolejowego zmierzają w kierunku prawidłowej realizacji zaleceń PKBWK.

„Ocena negatywna” – wg stanowiska UTK, zadeklarowane propozycje działań 18 podmiotów nie prowadzą w kierunku realizacji zaleceń.

Tabela 5. Zestawienie ocen odpowiedzi podmiotów na realizację poszczególnych zaleceń z Raportu nr PKBWK/01/2018 (na podstawie informacji przekazanych przez UTK)

| | Zalecenie 1 (ZI) | Zalecenie 2 (ZI) | Zalecenie 3 (ZI) | Zalecenie 4a (PKP PLK)* | Zalecenie 4b (ZI) | Zalecenie 5a (ZI) | Zalecenie 5b (ZI) | Zalecenie 5c (ZI) | Zalecenie 6a (ZI) | Zalecenie 6b (ZI) | Zalecenie 6c (ZI) |
|---------------------|------------------|------------------|------------------|-------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| Dotyczyło podmiotów | 11 | 11 | 11 | 1 | 11 | 11 | 11 | 11 | 100 | 100 | 100 |
| Oceniono pozytywnie | 11 | 11 | 11 | 1 | 11 | 10 | 11 | 11 | 83 | 85 | 86 |
| Oceniono negatywnie | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 17 | 15 | 14 |

(PKP PLK)* – oznacza PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Ad.2) Prezes UTK przyjął do realizacji zalecenia z Raportu nr PKBWK/02/2018, kierując je w całości do realizacji wszystkich autoryzowanych zarządców infrastruktury kolejowej, certyfikowanych przewoźników kolejowych lub innych podmiotów, pismem UTK nr DMB-WMIC.465.2.2018.2.MK z dnia 2018-08-01 w następujący sposób:

- Zalecenia nr: 1, 5, 15 i 16 kierowane przez Komisję do PKP PLK S.A. - Zakład Linii Kolejowych w Opolu - zostały skierowane również przez Prezesa UTK, do realizacji wszystkich autoryzowanych zarządców infrastruktury – tj. 11 podmiotów,
- Zalecenie nr 2 kierowane przez Komisję do PKP Intercity S.A. (PKP IC S.A.) – zostało skierowane przez Prezesa UTK, do realizacji przez PKP Intercity S.A.,
- Zalecenia nr: 3, 10 i 19 kierowane przez Komisję do przewoźnika kolejowego PKP Intercity S.A. (PKP IC) – zostały skierowane również przez Prezesa UTK do realizacji wszystkich certyfikowanych pasażerskich przewoźników kolejowych – tj. 26 podmiotów,
- Zalecenia nr: 4, 6–9, 11, 12, 14 i 17 kierowane przez Komisję do PKP PLK S.A. – zostały skierowane również przez Prezesa UTK do realizacji wszystkich autoryzowanych zarządców infrastruktury – tj. 11 podmiotów,
- Zalecenie nr 13 kierowane przez Komisję do przewoźników i zarządców infrastruktury – zostało również skierowane przez Prezesa UTK, do autoryzowanych zarządców infrastruktury oraz certyfikowanych przewoźników kolejowych,
- Zalecenie nr 17 kierowane przez Komisję do zarządcy drogi krajowej – zostało skierowane również przez Prezesa UTK do realizacji wszystkich autoryzowanych zarządców infrastruktury – tj. 11 podmiotów,
- Zalecenie nr 18 kierowane przez Komisję do zarządcy drogi krajowej – zostało skierowane przez Prezesa UTK do realizacji przez PKP PLK S.A.

Tabela 6. Realizacja zaleceń przez podmioty wymienione przez Komisję w Raporcie nr PKBWK/02/2018 na podstawie informacji przekazanych do PKBWK w marcu 2019 r. i dokonanej inspekcji przez członków stałych Komisji w dniu 2019-08-20

| Zalecenia wynikające z Raportu nr PKBWK/02/2018 (wyd. w 2018 r.) | Podmiot będący adresatem zalecenia | Data realizacji zalecenia | Średni procent (%) zrealizowanego zalecenia przez podmioty wymienione w kolumnie 2 /(etap realizacji) |
|------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|---------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1 | 2 | | 4 |
| Zalecenie 1 | PKP PLK S.A. – IZ w Opolu PKP PLK S.A. | 2019-06-30 | 100 (potwierdzono realizację w miejscu zdarzenia podczas inspekcji PKBWK); 60 (w trakcie realizacji przez PKP PLK S.A.) |
| Zalecenie 2 | PKP Intercity S.A. | 2018-12-31 | 86 |
| Zalecenie 3 | PKP Intercity S.A. | 2018-12-31 | 100 |
| Zalecenie 4 | PKP PLK S.A. | 2018-12-31 | 100 |
| Zalecenie 5 | PKP PLK S.A. – IZ w Opolu | 2018-08-23 | 100 |
| Zalecenie 6 | PKP PLK S.A. | 2018-09-30 | 100 |
| Zalecenie 7 | PKP PLK S.A. | 2018-05-31 | 100 |
| Zalecenie 8 | PKP PLK S.A. | 2018-06-30 | 100 |

| | | | |
|--------------|-------------------------------------------------------|-----------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Zalecenie 9 | PKP PLK S.A | 2018-07-30 | 100 |
| Zalecenie 10 | PKP Intercity S.A. | 2019-12-31 | 60 (w realizacji przez PKP IC S.A.) |
| Zalecenie 11 | PKP PLK S.A | 2018-06-30 | 100 |
| Zalecenie 12 | PKP PLK S.A | 2018-06-30 | 100 |
| Zalecenie 13 | PK + ZI w tym: PKP Intercity S.A., PKP PLK S.A. | 2020-12-31 2019-12-31 | 91 (% realizacji wszystkich: PK + ZI)**) 15 (w realizacji przez PKP IC S.A.); 95 (w realizacji przez PKP PLK S.A.); |
| Zalecenie 14 | PKP PLK S.A | 2019-12-31 | 95 (w trakcie realizacji) |
| Zalecenie 15 | PKP PLK S.A. – IZ w Opolu | 2018-09-30 | 100 |
| Zalecenie 16 | PKP PLK S.A. – IZ w Opolu | 2018-10-04 | 100 |
| Zalecenie 17 | Zarządca Drogi Krajowej | 2018-05-31 | 100 (realizacja pod nadzorem PKP PLK S.A. – ZI Opole) |
| Zalecenie 18 | Zarząd Dróg Powiatowych w Opolu*) | 2018-05-31 | 100 (realizacja pod nadzorem PKP PLK S.A. – ZI Opole) |
| Zalecenie 19 | PKP Intercity S.A. | 2020-12-31 | 20 (w realizacji przez PKP IC S.A.) |

*) Raport Nr PKBWK/02/2018 przekazany do Zarządu Dróg Powiatowych w Opolu przy wystąpieniu PKBWK.4631.44.2018.BP z dnia 2018-04-19

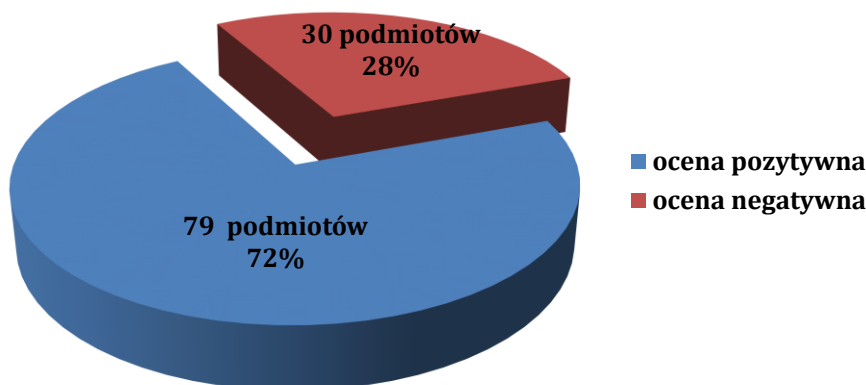
**) na podstawie Informacji o realizacji zaleceń wydanych przez PKBWK w 2018 r. – z UTK - DMB-WMIC.464.1.2019.5.MK z dnia 2019-04-30

Podczas inspekcji dokonanej w miejscowości Ozimek w dniu 20 sierpnia 2019 r. przez członków stałych PKBWK stwierdzono:

- Zalecenie nr 1 dotyczące likwidacji załomu profilu drogi – zrealizowano; droga - na długości przejazdu i dojazdów, położono nową nawierzchnię bitumiczną o prawidłowym profilu;
- Zalecenie 15 - PKP PLK S.A. - Zakład Linii Kolejowych w Opolu poprawił ergonomię pracy na stanowisku dyżurnego ruchu, w stacji Ozimek - przeprowadzono remont pomieszczeń i przeorganizowano ustawienie urządzeń;
- Zalecenie 17 i 18 - zarządca drogi uzupełnił brakujące znaki drogowe - ustawiono znaki F6 i znaki A30 i T14d.

Dodatkowo, zarządca infrastruktury kolejowej zabudował na przedmiotowym przejeździe kamery umożliwiające obserwację przejazdu kolejowo-drogowego przez dyżurnego stacji Ozimek.

Wykres 4. Ocena sposobu realizacji zaleceń z Raportu nr PKBWK/02/2018 skierowanych do realizacji przez Prezesa UTK (na podstawie informacji przekazanych przez UTK)



„Ocena pozytywna” – wg stanowiska UTK, zadeklarowane działania 79 podmiotów rynku kolejowego zmierzają w kierunku prawidłowej realizacji zaleceń PKBWK.

„Ocena negatywna” – wg stanowiska UTK, zadeklarowane propozycje działań 30 podmiotów nie prowadzą w kierunku realizacji zaleceń.

Tabela 7. Zestawienie ocen odpowiedzi podmiotów na realizację poszczególnych zaleceń z Raportu nr PKBWK/02/2018 (na podstawie informacji przekazanych przez UTK)

| | Zalecenie 1 (ZI) | Zalecenie 3 (PK pasażerscy) | Zalecenie 4 (ZI) | Zalecenie 5 (ZI) | Zalecenie 6 (ZI) | Zalecenie 7 (ZI) | Zalecenie 8 (ZI) | Zalecenie 9 (ZI) | Zalecenie 10 (ZI) |
|---------------------|------------------|-----------------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|-------------------|
| Dotyczyło podmiotów | 11 | 26 | 11 | 11 | 11 | 11 | 11 | 11 | 26 |
| Oceniono pozytywnie | 11 | 17 | 8 | 8 | 8 | 10 | 10 | 10 | 17 |
| Oceniono negatywnie | 0 | 9 | 3 | 3 | 3 | 1 | 1 | 1 | 9 |

| | Zalecenie 11 (ZI) | Zalecenie 12 (ZI) | Zalecenie 13 (ZI+PK) | Zalecenie 14 (ZI) | Zalecenie 15 (ZI) | Zalecenie 16 (ZI) | Zalecenie 17 (ZI) | Zalecenie 18 (ZI) | Zalecenie 19 (PK pasażerscy) |
|---------------------|-------------------|-------------------|----------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|------------------------------|
| Dotyczyło podmiotów | 11 | 11 | 109 | 11 | 11 | 11 | 11 | 1 | 26 |
| Oceniono pozytywnie | 10 | 10 | 89 | 10 | 10 | 11 | 10 | 1 | 17 |
| Oceniono negatywnie | 1 | 1 | 20 | 1 | 1 | 0 | 1 | 0 | 9 |

Ad.3) Prezes UTK przyjął do realizacji zalecenia z Raportu nr PKBWK/03/2018, kierując je w całości do realizacji wszystkich autoryzowanych zarządców infrastruktury kolejowej, certyfikowanych przewoźników kolejowych lub innych podmiotów, pismem UTK nr DMB-WMIC.465.4.2018.2.MK z dnia 2019-01-03 w następujący sposób:

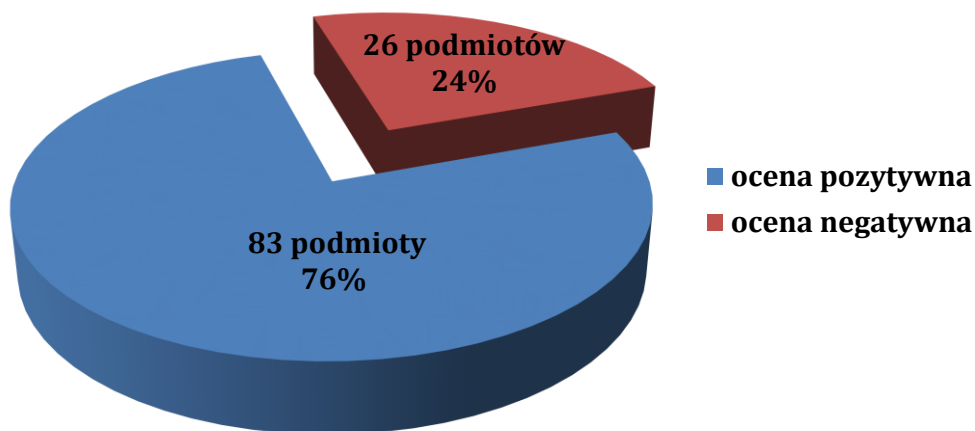
- Zalecenie nr 1 kierowane przez Komisję do przewoźnika kolejowego STK S.A. - zostało również skierowane przez Prezesa UTK, do realizacji wszystkich certyfikowanych przewoźników kolejowych i autoryzowanych zarządców infrastruktury,
- Zalecenia nr: 2a, 2b, 2c i 3 kierowane przez Komisję do przewoźnika kolejowego STK S.A. - zostały również skierowane przez Prezesa UTK, do realizacji wszystkich certyfikowanych przewoźników kolejowych – tj. 100 podmiotów,

- Zalecenia nr: 4a, 4b, 4c, 9a, 9b, 10a i 10b – kierowane przez Komisję do zarządcy infrastruktury PKP PLK S.A. – zostały również skierowane przez Prezesa UTK, do realizacji wszystkich autoryzowanych zarządców infrastruktury – tj. 11 podmiotów,
- Zalecenia nr: 5a, 5b i 6 kierowane przez Komisję do przewoźnika kolejowego STK S.A. i zarządcy infrastruktury PKP PLK S.A. – zostały również skierowane przez Prezesa UTK, do realizacji wszystkich certyfikowanych przewoźników kolejowych i autoryzowanych zarządców infrastruktury,
- Zalecenia nr 7 i 8 kierowane przez Komisję do PKP PLK S.A. – zostały skierowane przez Prezesa UTK, do realizacji przez PKP PLK S.A.

Tabela 8. Realizacja zaleceń przez podmioty wymienione przez Komisję w Raporcie nr PKBWK/03/2018 na podstawie informacji przekazanych do PKBWK w marcu 2019 r.

| Zalecenia wynikające z Raportu nr PKBWK/03/2018 (wyd. w 2018 r.) | Podmiot będący adresem zalecenia | Data realizacji zalecenia | Średni procent (%) zrealizowanego zalecenia przez podmioty wymienione w kolumnie 2/(etap realizacji) |
|------------------------------------------------------------------|----------------------------------|------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1 | 2 | 3 | 4 |
| Zalecenie 1 | STK S.A. (PKP PLK S.A.) | 2019-12-31 2024-12-31 (dla pojazdów eksploatowanych) | 50 (STK S.A. - w trakcie realizacji) 20 (PKP PLK S.A. - w realizacji) |
| Zalecenie 2a | STK S.A. | 2018-08-31 | 100 |
| Zalecenie 2b | STK S.A. | 2018-08-31 | 100 |
| Zalecenie 2c | STK S.A. | 2019-02-28 | 100 |
| Zalecenie 3 | STK S.A. | 2018-08-31 | 100 |
| Zalecenie 4a | PKP PLK S.A. | 2019-03-31 | 100 |
| Zalecenie 4b | PKP PLK S.A. | 2019-03-31 | 100 |
| Zalecenie 4c | PKP PLK S.A. | 2019-03-31 | 100 |
| Zalecenie 5a | STK S.A. (PKP PLK S.A.) | 2019-12-31 2019-12-31 | 40 (STK S.A. - w trakcie realizacji) 30 (PKP PLK S.A. - w trakcie realizacji) |
| Zalecenie 5b | STK S.A. (PKP PLK S.A.) | 2019-12-31 2019-12-31 | 40 (STK S.A. - w trakcie realizacji) 30 (PKP PLK S.A. -w trakcie realizacji) |
| Zalecenie 6 | STK S.A. (PKP PLK S.A.) | 2019-03-31 2019-12-31 | 100 30 (PKP PLK S.A. - w trakcie realizacji) |
| Zalecenie 7 | PKP PLK S.A. | 2018-05-25 | 100 |
| Zalecenie 8 | PKP PLK S.A. | 2019-01-22 | 100 |
| Zalecenie 9a | PKP PLK S.A. | 2018-12-31 | 100 |
| Zalecenie 9b | PKP PLK S.A. | 2018-12-31 | 100 |
| Zalecenie 10a | PKP PLK S.A. | 2019-03-31 | 100 |
| Zalecenie 10b | PKP PLK S.A. | 2019-03-31 | 100 |

Wykres 5. Ocena sposobu realizacji zaleceń z Raportu nr PKBWK/03/2018 skierowanych do realizacji przez Prezesa UTK (na podstawie informacji przekazanych przez UTK)



„Ocena pozytywna” – wg stanowiska UTK, zadeklarowane działania 83 podmioty rynku kolejowego zmierzają w kierunku prawidłowej realizacji zaleceń PKBWK.

„Ocena negatywna” – wg stanowiska UTK, zadeklarowane propozycje działań 26 podmiotów nie prowadzą w kierunku realizacji zaleceń.

Tabela 9. Zestawienie ocen odpowiedzi podmiotów na realizację poszczególnych zaleceń z Raportu nr PKBWK/03/2018 (na podstawie informacji przekazanych przez UTK)

| | Zalecenie 2a (PK) | Zalecenie 2b (PK) | Zalecenie 2c (PK) | Zalecenie 3 (PK) | Zalecenie 4a (ZI) | Zalecenie 4b (ZI) | Zalecenie 4c (ZI) | Zalecenie 5a (ZI+PK) |
|---------------------|-------------------|-------------------|-------------------|------------------|-------------------|-------------------|-------------------|----------------------|
| Dotyczyło podmiotów | 100 | 100 | 100 | 100 | 11 | 11 | 11 | 109 |
| Oceniono pozytywnie | 88 | 90 | 88 | 89 | 10 | 10 | 10 | 93 |
| Oceniono negatywnie | 12 | 10 | 12 | 11 | 1 | 1 | 1 | 16 |

| | Zalecenie 5b (ZI+PK) | Zalecenie 6 (ZI+PK) | Zalecenie 7 (PKP PLK) | Zalecenie 8 (PKP PLK) | Zalecenie 9a (ZI) | Zalecenie 9b (ZI) | Zalecenie 10a (ZI) | Zalecenie 10b (ZI) |
|---------------------|----------------------|---------------------|-----------------------|-----------------------|-------------------|-------------------|--------------------|--------------------|
| Dotyczyło podmiotów | 109 | 109 | 1 | 1 | 11 | 11 | 11 | 11 |
| Oceniono pozytywnie | 93 | 90 | 1 | 1 | 10 | 10 | 10 | 10 |
| Oceniono negatywnie | 16 | 19 | 0 | 0 | 1 | 1 | 1 | 1 |

Ad.4) Prezes UTK przyjął do realizacji zalecenia z Raportu nr PKBWK/04/2018, kierując je w całości do realizacji wszystkich autoryzowanych zarządców infrastruktury kolejowej, certyfikowanych przewoźników kolejowych lub innych podmiotów, pismem UTK nr DMB-WMIC.465.4.2018.2.MK z dnia 2019-01-03 w następujący sposób:

- Zalecenia nr: 1–4, 6 i 15 kierowane przez Komisję do zarządcy drogi – zostały również skierowane przez Prezesa UTK, do realizacji wszystkich autoryzowanych zarządców infrastruktury – tj. 11 podmiotów,
- Zalecenie nr 5 kierowane przez Komisję do zarządcy infrastruktury kolejowej – zostało również skierowane przez Prezesa UTK, do realizacji wszystkich autoryzowanych zarządców infrastruktury – tj. 11 podmiotów,
- Zalecenia nr: 7, 18 i 19 kierowane przez Komisję do zarządców infrastruktury kolejowej – dla wszystkich przejazdów kolejowo-drogowych kategorii D – zostały również skierowane przez Prezesa UTK, do realizacji wszystkich autoryzowanych zarządców infrastruktury – tj. 11 podmiotów,
- Zalecenia nr 8 i 17 kierowane przez Komisję do PKP PLK S.A. – zostały również skierowane przez Prezesa UTK, do realizacji wszystkich autoryzowanych zarządców infrastruktury – tj. 11 podmiotów,
- Zalecenie nr 9 kierowane przez Komisję do przewoźników i zarządców infrastruktury kolejowej – zostało skierowane do wszystkich certyfikowanych przewoźników kolejowych i autoryzowanych zarządców infrastruktury,
- Zalecenie nr 10 kierowane przez Komisję do przewoźnika Przewozy Regionalne Sp. z o.o. – zostało również skierowane przez Prezesa UTK, do wszystkich certyfikowanych przewoźników kolejowych i autoryzowanych zarządców infrastruktury kolejowej,
- Zalecenia nr 11 i 14 kierowane przez Komisję do przewoźnika Przewozy Regionalne Sp. z o.o. – zostały również skierowane przez Prezesa UTK, do realizacji wszystkich certyfikowanych przewoźników kolejowych – tj. 100 podmiotów,
- Zalecenie nr 12 kierowane przez Komisję do PKP PLK S.A. – Zakład Linii Kolejowych w Opolu – zostało skierowane przez Prezesa UTK, do realizacji PKP PLK S.A.,
- Zalecenie nr 13 kierowane przez Komisję do PKP PLK S.A. - Zakład Linii Kolejowych w Opolu – zostało również skierowane przez Prezesa UTK, do realizacji wszystkich autoryzowanych zarządców infrastruktury – tj. 11 podmiotów,
- Zalecenie nr 16 kierowane przez Komisję do PKP PLK S.A. – zostało również skierowane przez Prezesa UTK, do realizacji wszystkich autoryzowanych zarządców infrastruktury – tj. 11 podmiotów,
- Zalecenie nr 20 kierowane przez Komisję do zarządców infrastruktury kolejowej – zostało skierowane przez Prezesa UTK, do realizacji wszystkich autoryzowanych zarządców infrastruktury – tj. 11 podmiotów.

Tabela 10. Realizacja zaleceń przez podmioty wymienione przez Komisję w Raporcie nr PKBWK/04/2018 - na podstawie informacji przekazanych do PKBWK w marcu 2019 r. i dokonanej inspekcji przez członków stałych Komisji w dniu 2019-08-20

| Zalecenia wynikające z Raportu nr PKBWK/04/2018 (wyd. w 2018 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 *) (+ PKP PLK S.A.- ZI w Opolu) | 2018-11-30 | 100 (wg informacji z PKP PLK S.A.)(1i2) |
| Zalecenie 2 | zarządca drogi *) (+PKP PLK S.A.- ZI w Opolu) | 2019-12-31 | 50 (PKP PLK S.A. w trakcie realizacji)(1i2) |
| Zalecenie 3 | zarządca drogi *) (+PKP PLK S.A.- ZI w Opolu) | 2018-11-30 | 100 (wg informacji z PKP PLK S.A.) (3i4) |
| Zalecenie 4 | zarządca drogi *) (+PKP PLK S.A.- ZI w Opolu) | 2018-11-30 | 100 (wg informacji z PKP PLK S.A.) (3i4) |
| Zalecenie 5 | PKP PLK S.A. | 2019-12-31 | 40 (w trakcie realizacji) (5) |
| Zalecenie 6 | zarządca drogi *) (+PKP PLK S.A.- ZI w Opolu) | 2019-12-31 | 40 (wg informacji z PKP PLK S.A.) |
| Zalecenie 7 | ZI (w tym PKP PLK S.A.) | 2018-12-31 | 73 (% realizacji przez wszystkie ZI)** 100 (realizacja przez PKP PLK S.A.) |
| Zalecenie 8 | PKP PLK S.A. | 2018-12-31 | 100 |
| Zalecenie 9 | PK +ZI (w tym PKP PLK S.A.) | 2019-12-31 | 61 (% realizacji przez wszystkie PK+ZI)** 30 (w trakcie realizacji - PKP PLK S.A.) |
| Zalecenie 10 | Przewozy Regionalne Sp. z o.o | 2040-12-31 | 56 (w realizacji) |
| Zalecenie 11 | Przewozy Regionalne Sp. z o.o. | 2023-12-31 | 0 (w realizacji) |
| Zalecenie 12 | PKP PLK S.A. - ZI w Opolu | 2018-08-27 | 100 |
| Zalecenie 13 | PKP PLK S.A. - ZI w Opolu | 2018-12-31 | 100 |
| Zalecenie 14 | Przewozy Regionalne Sp. z o.o. | 2019-01-23 | 100 |
| Zalecenie 15 | zarządca drogi *) (+ PKP PLK S.A.- ZI w Opolu) | 2018-11-30 | 100 (wg informacji z PKP PLK S.A.)(15) |
| Zalecenie 16 | PKP PLK S.A. | 2019-12-31 | 40 (w trakcie realizacji) |
| Zalecenie 17 | PKP PLK S.A. | 2018-12-31 | 100 |
| Zalecenie 18 | ZI (w tym PKP PLK S.A.) | 2019-09-30 | 69 (% realizacji przez wszystkie ZI)** 20 (PKP PLK S.A - w trakcie realizacji) |
| Zalecenie 19 | ZI (w tym PKP PLK S.A.) | 2019-09-30 | 63 (% realizacji przez wszystkie ZI)** 15 (PKP PLK S.A - w trakcie realizacji) |
| Zalecenie 20 | ZI (w tym PKP PLK S.A.) | 2019-01-18 | 88 (% realizacji przez wszystkie ZI)** 100 (realizacja przez PKP PLK S.A.) |

*) Raport Nr PKBWK/04/2018 przekazany do Miejskiego Zarządu Dróg w Opolu przy wystąpieniu PKBWK.4631.44.2018.BP z dnia 2018-04-19

W powyższej sprawie PKP PLK S.A. – Zakład Linii Kolejowych w Opolu prowadził korespondencję z zarządcą drogi, zalecenia Komisji w zakresie oświetlenia drogi przekazano do Wydziału Infrastruktury Technicznej i Gospodarki Komunalnej Urzędu Miasta Opole.

Zgodnie z regulacjami obowiązującymi w PKP PLK S.A. - w przypadkach w których zostaną stwierdzone nieprawidłowości na przejazdach kolejowo-drogowych będące poza zakresem działania zarządcy infrastruktury

kolejowej – właściwe miejscowo Zakłady Linii Kolejowych PKP PLK S.A. będą występowały do zarządców dróg o usunięcie nieprawidłowości. Brak podstaw prawnych zwracania się przez Prezesa UTK do PKBWK o skierowanie zalecenia bezpośrednio do zainteresowanych podmiotów lub kierowanie przez UTK zaleceń Komisji do realizacji - przez PKBWK.

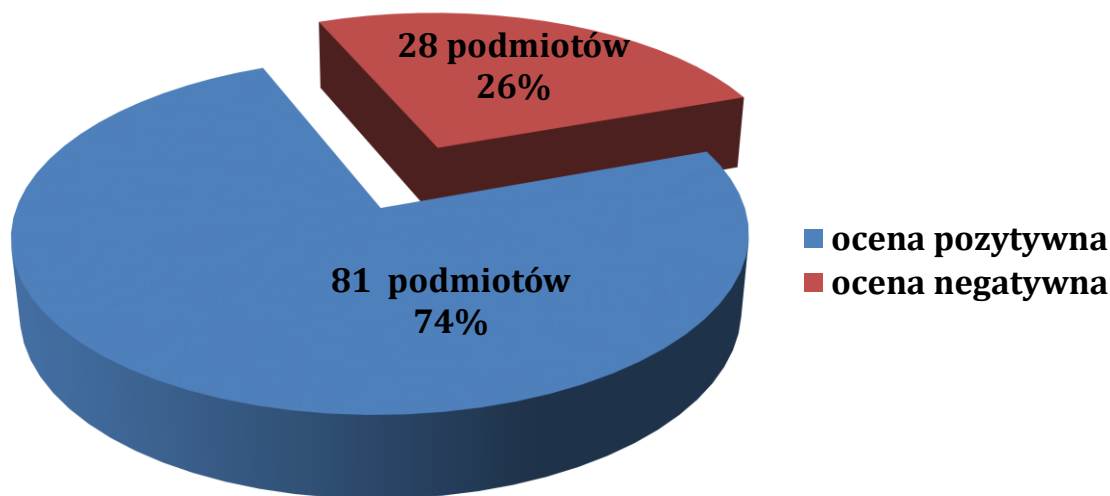
**) na podstawie Informacji o realizacji zaleceń wydanych przez PKBWK w 2018 r. – z UTK
- DMB-WMIC.464.1.2019.5.MK z dnia 2019-04-30

Podczas inspekcji dokonanej w dniu 20 sierpnia 2019 r. na przejeździe kolejowo-drogowym w miejscowości Chmielowice przez członków stałych PKBWK stwierdzono:

- Zalecenia nr 1 i 2 dotyczące ciągłego oświetlenia stref dojazdu do przejazdu nie zrealizowane, a dotyczące oświetlenia przejazdu w trakcie realizacji^(1 i 2);
- Zalecenia nr 3 i 4 dotyczące ograniczenia prędkości pojazdów drogowych oraz osygnalizowania wyjazdu z drogi bocznej – nie zostały zrealizowane przez zarządcę drogi^(3 i 4);
- Zalecenie nr 5 dotyczące uzupełnienia ubytków asfaltu w obrębie przejazdu nie zrealizowane⁽⁵⁾;
- Zalecenie nr 15 zarządcy drogi nie dostosował infrastruktury drogowej do przepisów⁽¹⁵⁾.

Potwierdzono proces realizacji przebudowy przejazdu na kategorię wyższą tj. kategorię C i stwierdzono następujące zagrożenia i nieprawidłowości zaistniałe w trakcie przebudowy: brak widoczności z miejsca wskazanego znakiem G3 i B20 z lewej strony przejazdu w kierunku stacji Opole, brak linii P12 z obydwu stron przejazdu, z prawej strony przejazdu brak widoczności z 5 m w kierunku Opola, niezastłonięte komory nieczynnych sygnalizatorów drogowych.

Wykres 6. Ocena realizacji zaleceń z Raportu nr PKBWK/04/2018 skierowanych do realizacji przez Prezesa UTK (na podstawie informacji przekazanych przez UTK)



„**Ocena pozytywna**” – wg stanowiska UTK, zadeklarowane działania 81 podmiotów rynku kolejowego zmierzają w kierunku prawidłowej realizacji zaleceń PKBWK.

„**Ocena negatywna**” – wg stanowiska UTK, zadeklarowane propozycje działań 28 podmiotów nie prowadzą w kierunku realizacji zaleceń.

Tabela 11. Zestawienie ocen odpowiedzi podmiotów na realizację poszczególnych zaleceń z Raportu nr PKBWK/04/2018 (na podstawie informacji przekazanych przez UTK)

| | Zalecenie 1 (ZI) | Zalecenie 2 (ZI) | Zalecenie 3 (ZI) | Zalecenie 4 (ZI) | Zalecenie 5 (ZI) | Zalecenie 6 (ZI) | Zalecenie 7 (ZI) | Zalecenie 8 (ZI) | Zalecenie 9 (ZI+PK) |
|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|------------------------|
| Dotyczyło podmiotów | 11 | 11 | 11 | 11 | 11 | 11 | 11 | 11 | 109 |
| Oceniono pozytywnie | 11 | 11 | 11 | 11 | 11 | 11 | 10 | 11 | 90 |
| Oceniono negatywnie | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 19 |

| | Zalecenie 11 (ZI) | Zalecenie 12 (PK PLK) | Zalecenie 13 (ZI) | Zalecenie 14 (PK) | Zalecenie 15 (ZI) | Zalecenie 16 (ZI) | Zalecenie 17 (ZI) | Zalecenie 18 (ZI) | Zalecenie 19 (ZI) | Zalecenie 20 (ZI) |
|---------------------|----------------------|--------------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|
| Dotyczyło podmiotów | 100 | 1 | 11 | 100 | 11 | 11 | 11 | 11 | 11 | 11 |
| Oceniono pozytywnie | 80 | 1 | 11 | 85 | 11 | 10 | 11 | 11 | 11 | 11 |
| Oceniono negatywnie | 20 | 0 | 0 | 15 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Ad.5) Prezes UTK przyjął do realizacji zalecenia z Raportu nr PKBWK/05/2018, kierując je w całości do realizacji wszystkich autoryzowanych zarządców infrastruktury kolejowej i certyfikowanych przewoźników kolejowych, pismem UTK nr DMB-WMIC.465.4.2018.2.MK z dnia 2019-01-03 w następujący sposób:

- Zalecenie nr 1 kierowane przez Komisję do zarządców infrastruktury kolejowej i pozostałych podmiotów eksploatujących pojazdy pomocnicze – zostało również skierowane przez Prezesa UTK, do realizacji wszystkich certyfikowanych przewoźników kolejowych oraz autoryzowanych zarządców infrastruktury w zakresie pojazdów specjalnych, w tym również w zakresie pojazdów specjalnych eksploatowanych przez wykonawców robót torowych,
- Zalecenie nr 2 kierowane przez Komisję do PKP PLK S.A. – zostało również skierowane przez Prezesa UTK, do realizacji wszystkich autoryzowanych zarządców infrastruktury oraz certyfikowanych przewoźników kolejowych,
- Zalecenie nr 3 kierowane przez Komisję do PKP PLK S.A. – zostało również skierowane przez Prezesa UTK, do realizacji wszystkich autoryzowanych zarządców infrastruktury w zakresie pojazdów specjalnych, którymi dysponują, jak również w zakresie wymagań dla pojazdów specjalnych eksploatowanych przez wykonawców robót torowych w trakcie wykonywania zleceń – tj. 11 podmiotów,
- Zalecenie nr 4 kierowane przez Komisję do PKP PLK S.A. – zostało również skierowane przez Prezesa UTK, do realizacji wszystkich autoryzowanych zarządców infrastruktury

kolejowej w zakresie weryfikacji przeszkolenia pracowników, planujących, nadzorujących i realizujących roboty torowe, z zakresu Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem oraz jego aktualizacji oraz systemowego zapewnienia bieżącego szkolenia pracowników – tj. 11 podmiotów,

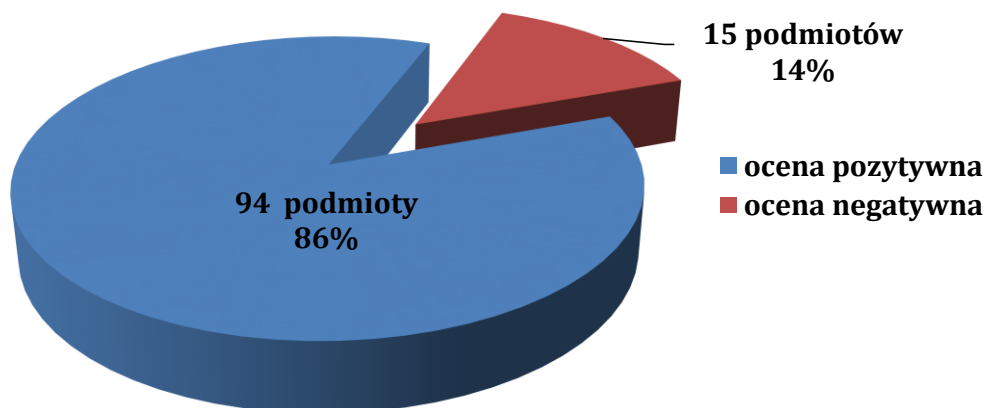
- Zalecenia nr: 5, 6a i 6b kierowane przez Komisję do PKP PLK S.A. – zostały również skierowane przez Prezesa UTK, do realizacji wszystkich autoryzowanych zarządców infrastruktury kolejowej - tj. 11 podmiotów.

Tabela 12. Realizacja zaleceń przez podmioty wymienione przez Komisję w Raporcie nr PKBWK/05/2018 - na podstawie informacji przekazanych do PKBWK w marcu 2019 r.

| Zalecenia wynikające z Raportu nr PKBWK/05/2018 (wyd. w 2018 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 +PK (w tym PKP PLK S.A.) | 2019-04-30 | 50 (% realizacji przez wszystkie ZI+PK)**) 60 (w trakcie realizacji przez PKP PLK S.A.) |
| Zalecenie 2 | PKP PLK S.A. | 2019-12-31 | 30 (w trakcie realizacji przez PKP PLK S.A.) |
| Zalecenie 3 | PKP PLK S.A. | 2026-12-31 | 5 (podjęto działania alternatywne w trakcie realizacji przez PKP PLK S.A.) |
| Zalecenie 4 | PKP PLK S.A. | 2019-12-31 | 10 (w trakcie realizacji przez PKP PLK S.A.) |
| Zalecenie 5 | PKP PLK S.A. | 2019-12-31 | 30 (w trakcie realizacji przez PKP PLK S.A.) |
| Zalecenie 6a | PKP PLK S.A. | 2018-12-31 | 100 |
| Zalecenie 6b | PKP PLK S.A. | 2021-01-31 | 45 (w trakcie realizacji przez PKP PLK S.A.) |

**) na podstawie Informacji o realizacji zaleceń wydanych przez PKBWK w 2018 r. - z UTK
- DMB-WMIC.464.1.2019.5.MK z dnia 2019-04-30

Wykres 7. Ocena realizacji zaleceń z Raportu nr PKBWK/05/2018 skierowanych do realizacji przez Prezesa UTK (na podstawie informacji przekazanych przez UTK)



„Ocena pozytywna” – wg stanowiska UTK, zadeklarowane działania 94 podmioty rynku kolejowego zmierzają w kierunku prawidłowej realizacji zaleceń PKBWK.

„Ocena negatywna” – wg stanowiska UTK, zadeklarowane propozycje działań 15 podmiotów nie prowadzą w kierunku realizacji zaleceń.

Tabela 13. Zestawienie ocen odpowiedzi podmiotów na realizację poszczególnych zaleceń z Raportu nr PKBWK/05/2018 (na podstawie informacji przekazanych przez UTK)

| | Zalecenie 1 (ZI+PK) | Zalecenie 2 (ZI+PK) | Zalecenie 3 (ZI) | Zalecenie 4 (ZI) | Zalecenie 5 (ZI) | Zalecenie 6a (ZI) | Zalecenie 6b (ZI) |
|---------------------|------------------------|------------------------|---------------------|---------------------|---------------------|----------------------|----------------------|
| Dotyczyło podmiotów | 109 | 109 | 11 | 11 | 11 | 11 | 11 |
| Oceniono pozytywnie | 99 | 94 | 11 | 11 | 11 | 11 | 11 |
| Oceniono negatywnie | 10 | 15 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Ad.6) Prezes UTK przyjął do realizacji zalecenia z Raportu nr PKBWK/06/2018, kierując je w całości do realizacji wszystkich certyfikowanych przewoźników kolejowych i autoryzowanych zarządców infrastruktury kolejowej, pismem UTK nr DMB-WMIC.465.4.2018.2.MK z dnia 2019-01-03 w następujący sposób:

- Zalecenie nr 1 kierowane przez Komisję do POL-MIEDŹ TRANS Sp. z o.o. (POL-MIEDŹ TRANS) oraz LOTOS Kolej Sp. z o.o. (LOTOS Kolej) – zostało również skierowane przez Prezesa UTK, do realizacji wszystkich certyfikowanych przewoźników kolejowych i autoryzowanych zarządców infrastruktury,
- Zalecenia nr: 2, 3, 4, 5 i 7 kierowane przez Komisję do POL-MIEDŹ TRANS – zostały również skierowane przez Prezesa UTK, do realizacji wszystkich certyfikowanych przewoźników kolejowych – tj. 100 podmiotów,
- Zalecenie nr 6 kierowane przez Komisję do użytkowników pojazdów kolejowych i zarządców infrastruktury kolejowej – zostało skierowane przez Prezesa UTK, do realizacji wszystkich certyfikowanych przewoźników kolejowych i autoryzowanych zarządców infrastruktury.

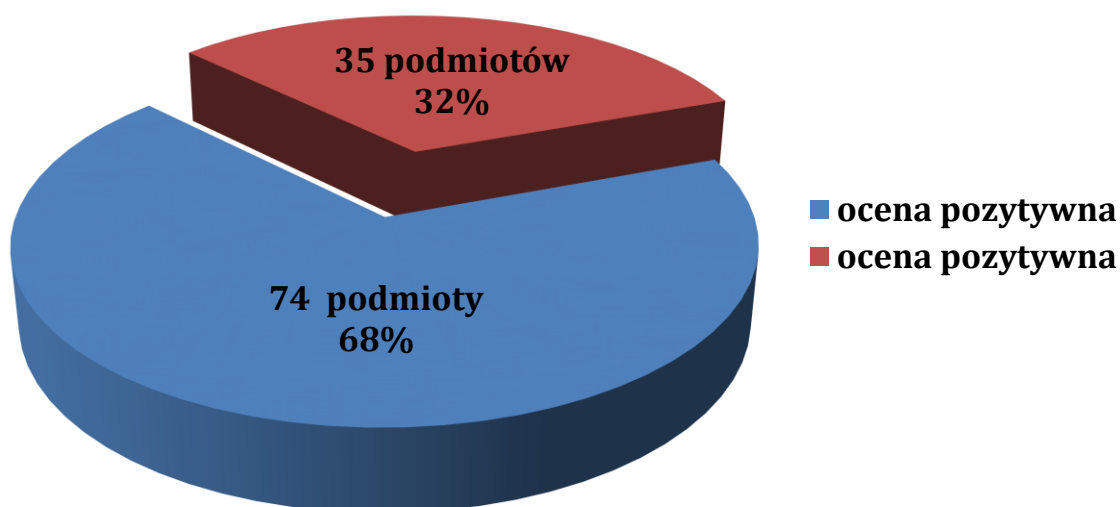
Tabela 14. Realizacja zaleceń przez podmioty wymienione przez Komisję w Raporcie nr PKBWK/06/2018 - na podstawie informacji przekazanych do PKBWK w marcu 2019 r.

| Zalecenia wynikające z Raportu nr PKBWK/06/2018 (wyd. w 2018 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 | POL-MIEDŹ TRANS PKP PLK S.A. LOTOS Kolej | 2020-06-30 2024-12-31 2019-12-31 | 10 (w realizacji - POL-MIEDŹ TRANS) 20 (w trakcie realizacji - PKP PLK S.A.) 98 (w realizacji - LOTOS Kolej) |
| Zalecenie 2 | POL-MIEDŹ TRANS | 2018-12-31 | 100 |
| Zalecenie 3 | POL-MIEDŹ TRANS | 2019-12-31 | 90 (w realizacji - POL-MIEDŹ TRANS) |
| Zalecenie 4 | POL-MIEDŹ TRANS | 2018-12-31 | 100 |
| Zalecenie 5 | POL-MIEDŹ TRANS | 2019-12-31 | 70 (w realizacji - POL-MIEDŹ TRANS) |

| | | | |
|-------------|------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Zalecenie 6 | PK i ZI w tym: - POL-MIEDŹ TRANS - LOTOS Kolej - PKP PLK S.A. | 2018-12-31 2019-12-31 2019-12-31 | 64 (% realizacji przez PK i ZI) **) 100 (POL-MIEDŹ TRANS) 50 (w realizacji - LOTOS Kolej) 30 (w trakcie realizacji - PKP PLK S.A.) |
| Zalecenie 7 | POL-MIEDŹ TRANS | 2019-01-17 | 100 |

**) na podstawie Informacji o realizacji zaleceń wydanych przez PKBWK w 2018 r. – z UTK
- DMB-WMIC.464.1.2019.5.MK z dnia 2019-04-30

Wykres 8. Ocena realizacji zaleceń z Raportu nr PKBWK/06/2018 skierowanych do realizacji przez Prezesa UTK (na podstawie informacji przekazanych przez UTK)



„Ocena pozytywna” – wg stanowiska UTK, zadeklarowane działania 74 podmioty rynku kolejowego zmierzają w kierunku prawidłowej realizacji zaleceń PKBWK.

„Ocena negatywna” – wg stanowiska UTK, zadeklarowane propozycje działań 35 podmiotów nie prowadzą w kierunku realizacji zaleceń.

Tabela 15. Zestawienie ocen odpowiedzi podmiotów na realizację poszczególnych zaleceń z Raportu nr PKBWK/06/2018 (na podstawie informacji przekazanych przez UTK)

| | Zalecenie 2 (PK) | Zalecenie 3 (PK) | Zalecenie 4 (PK) | Zalecenie 5 (PK) | Zalecenie 6 (ZI+PK) | Zalecenie 7 (PK) |
|---------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|---------------------|------------------|
| Dotyczyło podmiotów | 100 | 100 | 100 | 100 | 109 | 100 |
| Oceniono pozytywnie | 79 | 82 | 81 | 83 | 92 | 83 |
| Oceniono negatywnie | 21 | 18 | 19 | 17 | 17 | 17 |

Ad.7) Prezes UTK uwzględnił i przyjął do realizacji wszystkie zalecenia z Raportu nr PKBWK/07/2018, kierując je w całości do realizacji wszystkich autoryzowanych zarządców infrastruktury kolejowej i certyfikowanych przewoźników kolejowych, pismem UTK nr DMB-WMIC.465.4.2018.2.MK z dnia 2019-01-03 w następujący sposób:

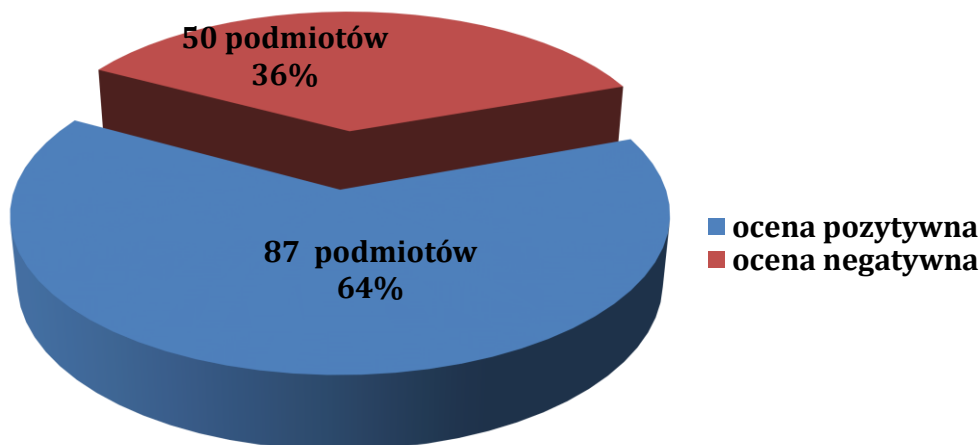
- Zalecenie – (ZI) nr 1 i 3 kierowane przez Komisję do PKP PLK S.A. – zostało również skierowane przez Prezesa UTK, do realizacji wszystkich autoryzowanych zarządców infrastruktury – tj. 11 podmiotów,
- Zalecenie (ZI) nr 2 kierowane przez Komisję do PKP PLK S.A. – Zakład Linii kolejowych w Opolu – zostało również skierowane przez Prezesa UTK, do realizacji wszystkich autoryzowanych zarządców infrastruktury – tj. 11 podmiotów,
- Zalecenia (PK) nr: 1, 3 i 4 kierowane przez Komisję do przewoźnika kolejowego Cargo Przewozy Towarowe, Transport Sp. z o. o. S.K. (Cargo PTT) – zostały również skierowane przez Prezesa UTK, do realizacji wszystkich certyfikowanych przewoźników kolejowych – tj. 100 podmiotów,
- Zalecenie (PK) nr 2, kierowane przez Komisję do przewoźnika kolejowego Cargo Przewozy Towarowe, Transport Sp. z o. o. S.K. – zostało również skierowane przez Prezesa UTK, do realizacji wszystkich certyfikowanych przewoźników kolejowych i autoryzowanych zarządców infrastruktury,
- Zalecenie (PK) nr 5 kierowane przez Komisję do przewoźników kolejowych obsługujących pociągi towarowe – zostało rozszerzone i skierowane przez Prezesa UTK, do realizacji wszystkich certyfikowanych przewoźników kolejowych – tj. 100 podmiotów,
- Zalecenie (PK) nr 6 kierowane przez Komisję do przewoźników kolejowych obsługujących pociągi towarowe i podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie wagonów (ECM) - zostało rozszerzone i skierowane przez Prezesa UTK, do realizacji wszystkich certyfikowanych przewoźników kolejowych i podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie.

Tabela 16. **Realizacja zaleceń przez podmioty wymienione przez Komisję w Raporcie nr PKBWK/07/2018** - na podstawie informacji przekazanych do PKBWK w marcu 2019 r.

| Zalecenia wynikające z Raportu nr PKBWK/07/2018 (wyd. w 2018 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 (ZI)-1 | PKP PLK S.A. | 2018-11-28 | 100 |
| Zalecenie (ZI)-2 | PKP PLK S.A. – ZI w Opolu | 2019-05-30 | 50 (w realizacji – PKP PLK S.A. – ZI w Opolu) |
| Zalecenie (ZI)-3 | PKP PLK S.A. – ZI w Opolu PKP PLK S.A. | 2019-05-30 | 100 (zrealizowane – PKP PLK S.A. – ZI w Opolu – zmiana nr 20 do RT st. Nowy Świętów) 50 (w realizacji – PKP PLK S.A.) |
| Zalecenie (PK)-1 | Cargo PTT | 2017-12-31 | 100 |
| Zalecenie (PK)-2 | Cargo PTT | 2019-12-31 | 50 (w realizacji przez Cargo PTT) |
| Zalecenie (PK)-3 | Cargo PTT | 2019-12-31 | 50 (w realizacji przez Cargo PTT) |
| Zalecenie (PK)-4 | Cargo PTT | 2019-12-31 | 50 (w realizacji przez Cargo PTT) |
| Zalecenie (PK)-5 | PKtow w tym: Cargo PTT | 2019-03-30 | 69 (% realizacji przez PKtow + PKpas)**) 50 (w realizacji - Cargo PTT) |
| Zalecenie (PK)-6 | PKtow +ECM w tym: Cargo PTT | 2019-12-31 | 78 (% realizacji przez PK + ECM)**) 50 (w realizacji przez Cargo PTT) |

**) na podstawie Informacji o realizacji zaleceń wydanych przez PKBWK w 2018 r. – z UTK
- DMB-WMIC.464.1.2019.5.MK z dnia 2019-04-30

Wykres 9. Ocena realizacji zaleceń z Raportu nr PKBWK/07/2018 skierowanych do realizacji przez Prezesa UTK (na podstawie informacji przekazanych przez UTK)



„Ocena pozytywna” – wg stanowiska UTK, zadeklarowane działania 87 podmiotów rynku kolejowego zmierzają w kierunku prawidłowej realizacji zaleceń PKBWK.

„Ocena negatywna” – wg stanowiska UTK, zadeklarowane propozycje działań 50 podmiotów nie prowadzą w kierunku realizacji zaleceń.

Tabela 17. Zestawienie ocen odpowiedzi podmiotów na realizację poszczególnych zaleceń z Raportu nr PKBWK/06/2018 (na podstawie informacji przekazanych przez UTK)

| | Zalecenie 1 (ZI) | Zalecenie 2 (ZI) | Zalecenie 3 (ZI) | Zalecenie 1 (PK) | Zalecenie 2 (ZI+PK) | Zalecenie 3 (PK) | Zalecenie 4 (PK) | Zalecenie 5 (PK) | Zalecenie 6 (PK+ECM) |
|---------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|---------------------|------------------|------------------|------------------|----------------------|
| Dotyczyło podmiotów | 11 | 11 | 11 | 100 | 109 | 100 | 100 | 100 | 129 |
| Oceniono pozytywnie | 11 | 11 | 11 | 81 | 84 | 82 | 80 | 88 | 104 |
| Oceniono negatywnie | 0 | 0 | 0 | 19 | 25 | 18 | 20 | 12 | 25 |

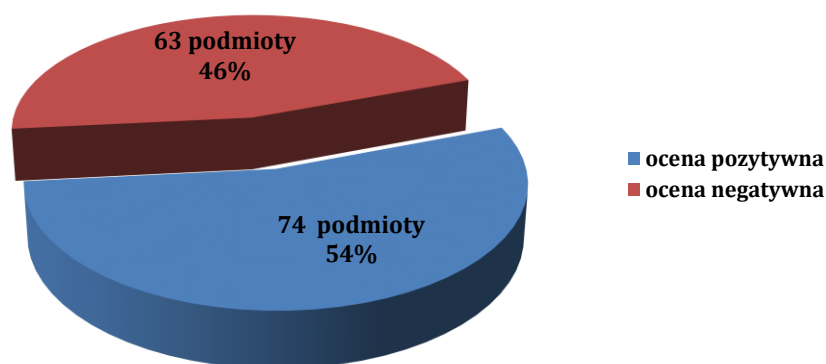
Ad.8) W 2018 r. PKBWK wydała 6 zaleceń w Raporcie Rocznym za 2017 r. Prezes UTK skierował zalecenia z Raportu Rocznoego za rok 2017 do realizacji: autoryzowanym zarządcom infrastruktury kolejowej (ZI), certyfikowanym przewoźnikom kolejowym (PK) lub podmiotom odpowiedzialnym za utrzymanie (ECM), pismem UTK nr DMB-WMIC.465.4.2018.2.MK z dnia 2019-01-03 w następujący sposób:

- Zalecenie nr 1 kierowane przez Komisję do przewoźników kolejowych – zostało również skierowane przez Prezesa UTK, do realizacji wszystkich certyfikowanych przewoźników towarowych – tj. 100 podmiotów,
- Zalecenie nr 2 kierowane przez Komisję do przewoźników kolejowych i podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie wagonów – zostało skierowane przez Prezesa UTK, do

realizacji wszystkich certyfikowanych towarowych przewoźników kolejowych – tj. 117 podmiotów (łącznie),

- Zalecenie nr 3, 5 i 6 kierowane przez Komisję do zarządców infrastruktury kolejowej – zostało również skierowane przez Prezesa UTK, do realizacji autoryzowanych zarządców infrastruktury – tj. 11 podmiotów,
- Zalecenie nr 4 kierowane przez Komisję do zarządców infrastruktury kolejowej – zostało skierowane przez Prezesa UTK, do autoryzowanych zarządców infrastruktury kolejowej oraz certyfikowanych przewoźników kolejowych.

Wykres 10. **Ocena sposobu realizacji zaleceń z Raportu Roczego za rok 2017 r. skierowanych do realizacji przez Prezesa UTK** (na podstawie informacji przekazanych przez UTK)



„**Ocena pozytywna**” – wg stanowiska UTK, zadeklarowane działania 74 podmiotów rynku kolejowego zmierzają w kierunku prawidłowej realizacji zaleceń PKBWK.

„**Ocena negatywna**” – wg stanowiska UTK, zadeklarowane propozycje działań 63 podmiotów nie prowadzą w kierunku realizacji zaleceń.

Tabela 18. **Zestawienie ocen odpowiedzi przez podmioty wymienione przez Komisję poszczególnych zaleceń z Raportu Roczego za 2017 r.** (na podstawie informacji przekazanych przez UTK)

| | Zalecenie 1 (PK) | Zalecenie 2 (PKtow ^{*)} +ECM) | Zalecenie 3 (ZI) | Zalecenie 4 (ZI+PK) | Zalecenie 5 (ZI) | Zalecenie 6 (ZI) |
|---------------------|------------------|----------------------------------------|------------------|---------------------|------------------|------------------|
| Dotyczyło podmiotów | 100 | 117 | 11 | 109 | 11 | 11 |
| Oceniono pozytywnie | 53 | 84 | 11 | 91 | 11 | 11 |
| Oceniono negatywnie | 47 | 33 | 0 | 18 | 0 | 0 |

PKtow^{*)} – przewoźnicy towarowi

Średni procent zrealizowanych zaleceń wydanych przez Komisję zawarto w poniższej tabeli.

Tabela 19. Stan realizacji zaleceń PKBWK wydanych w 2018 r. opublikowanych w Raporcie Rocznym PKBWK za 2017 r. (na podstawie informacji przekazanych przez UTK)

| Zalecenia wynikające z Raportu Roczego PKBWK za 2017 r. (wyd. w 2018 r.) | Liczba podmiotów będących adresatem zaleceń**) | Średni procent (%) zrealizowanego zalecenia przez podmioty wymienione w kolumnie 2 |
|--------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|
| 1 | 2 | 4 |
| Zalecenie 1 | (PK)-100 | 70 |
| Zalecenie 2 | (PK+ECM) -117**) | 78 |
| Zalecenie 3 | (ZI) -11 | 83 |
| Zalecenie 4 | (PK+ZI) -109 | 62 |
| Zalecenie 5 | (ZI) -11 | 56 |
| Zalecenie 6 | (ZI) -11 | 68 |

**) łącznie (liczba podmiotów) adresatów zalecenia: w tym certyfikowani towarowi przewoźnicy kolejowi (87) i podmioty odpowiedzialne za utrzymanie (62)

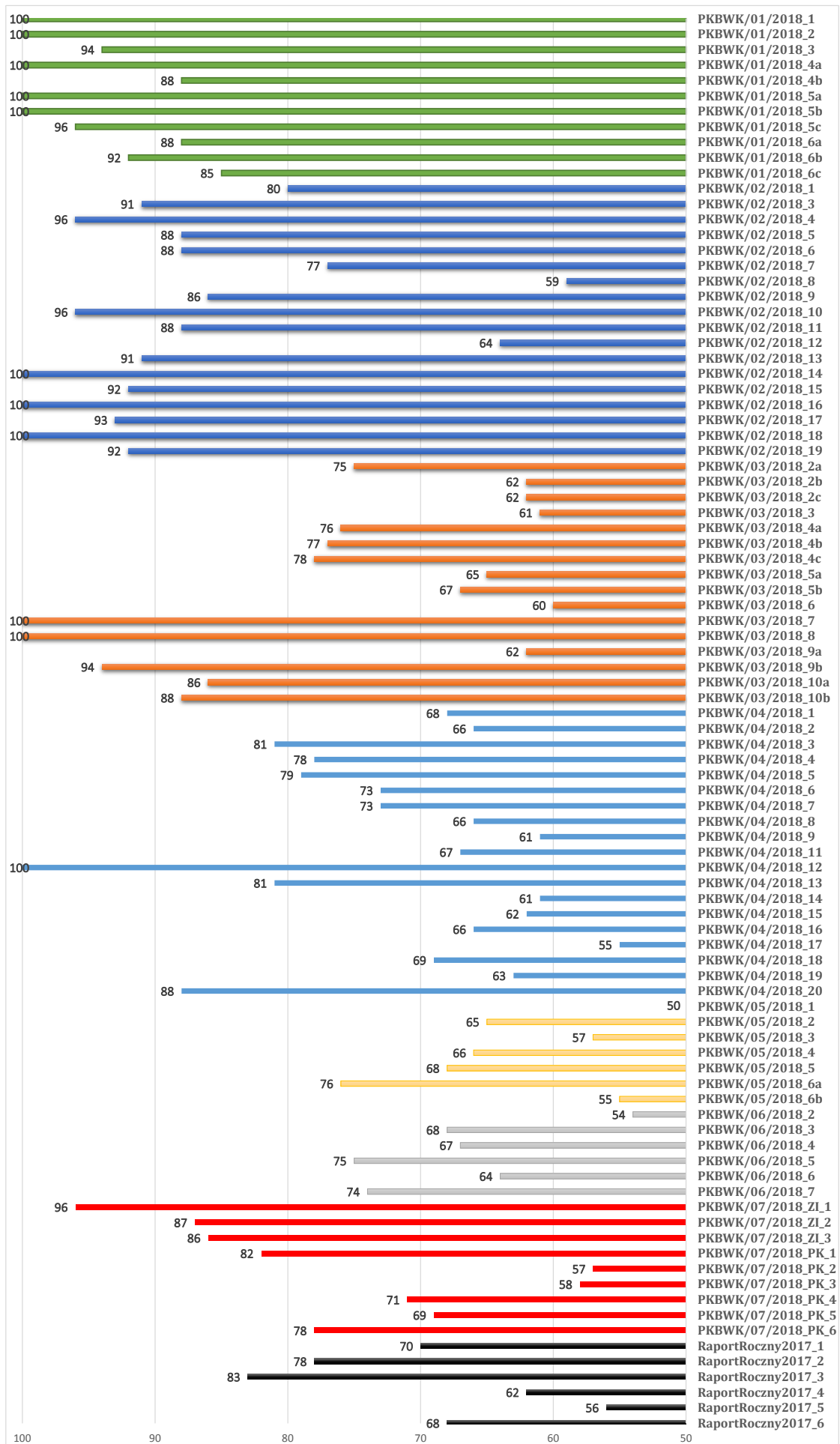
Informacje o **średnim procencie realizacji poszczególnych zaleceń wydanych przez Komisję w 2018 r.**, które zostały przyjęte do realizacji przez Prezesa UTK oraz skierowane do realizacji autoryzowanym zarządcą, certyfikowanym przewoźnikom kolejowym lub innym podmiotom zawarte są w załączniku do niniejszego Raportu Roczego.

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

Prezes UTK dokonał analizy zaleceń "PKBWK", wydanych w 2018 roku i przekazał je do realizacji autoryzowanym zarządcą infrastruktury kolejowej, certyfikowanym przewoźnikom kolejowym oraz certyfikowanym podmiotom odpowiedzialnym za utrzymanie. Z myślą o usprawnieniu wykonania zadania przez ww. podmioty, opracowano tabelę w formacie excel dostępną na stronie internetowej Urzędu Transportu Kolejowego. Informacje uzyskane od podmiotów stanowiły podstawę do opracowania wyników, które zostały przedstawione w załączniku stanowiącym roczną informację o stanie realizacji zaleceń PKBWK wydanych w 2018 r. W aspekcie weryfikacji realizacji przez podmioty rynku kolejowego zaleceń PKBWK wydanych w 2018 r. należy mieć na uwadze, że zawierające je Raporty wydawane są w różnych okresach roku, stąd wyniki weryfikacji zaleceń wydanych w 2018 r. są niepełne. Średni procent realizacji zaleceń (wydanych w publikowanych raportach PKBWK) przez podmioty rynku w pierwszych początkujących miesiącach 2018 r. jest większy, co dokładnie przedstawia wykres nr 11. *Średni procent realizacji zaleceń PKBWK za 2018.*

Zgodnie z obowiązkiem wynikającym z art. 281 ust. 9 ustawy o transporcie kolejowym Prezes UTK, nadzorując realizację zaleceń przez podmioty, których działalność ma wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego i bezpieczeństwo eksploatacji kolei, zrealizował w 2018 r. i na początku 2019 r. 32 kontrole. Wobec zaleceń z Raportu rocznego za 2017 rok oraz raportów PKBWK/01/2018, PKBWK/02/2018, PKBWK/03/2018, PKBWK/04/2018, PKBWK/05/2018, PKBWK/06/2018 i PKBWK/07/2018 Prezes UTK nie stwierdził nieprawidłowości podczas przeprowadzanych kontroli.

Wykres 11. Średni procent realizacji zaleceń PKBWK za 2018



6. Analiza zdarzeń zaistniałych w 2018 r.

Nieznacznym spadkiem ogólnej liczby zdarzeń

W roku 2018 ogólna liczba zdarzeń zgłoszonych Komisji przez zarządców infrastruktury i użytkowników bocznic kolejowych właściwych dla miejsca zdarzenia zmniejszyła się o 1,7 % w stosunku do roku 2017 r. z czego:

- odnotowano 6 poważnych wypadków, w odniesieniu do których Komisja prowadziła postępowanie (w 2017 roku, odnotowano 4 poważne wypadki kolejowe),
- liczba wypadków zmniejszyła się o 2,8 %,
- liczba incydentów zmniejszyła się o 1,2 %.

Wypadki

Spadek liczby wypadków nastąpił w 18 kategoriach (z 40 wszystkich zdarzeń kategorii B).

Największy **spadek** liczby wypadków w stosunku do roku poprzedniego nastąpił w następujących kategoriach:

- B05 – nie zachowanie ostrożności po minięciu przez pojazd kolejowy samoczynnego semafora odstępowego wskazującego sygnał „Stój” lub sygnał wątpliwy po uprzednim zatrzymaniu się (w 2017 r. zaistniało 1 zdarzenie; w 2018 r. – 0 zdarzeń) – o 100%,
- B06 – przekroczenie największej dozwolonej prędkości jazdy (w 2017 r. zaistniało 1 zdarzenie; w 2018 r. – 0 zdarzeń) – o 100%,
- B16 – niewłaściwe zestawienie pociągu lub składu manewrowego (w 2017 r. zaistniało 1 zdarzenie; w 2018 r. – 0 zdarzeń) – o 100%,
- B37 – rozerwanie się pociągu lub składu manewrowego, które spowodowało zbiegnięcie wagonów (w 2017 r. zaistniało 1 zdarzenie; w 2018 r. – 0 zdarzeń) – o 100%,
- B38 – nieprawidłowe zadziaływanie budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego lub pojazdów kolejowych spowodowane kradzieżą (w 2017 r. zaistniało 1 zdarzenie; w 2018 r. – 0 zdarzeń) – o 100%,
- B28 – klęski żywiołowe (np. powódź, zasy śnieżne, zatory lodowe, huragany, osunięcia się ziemi), (w 2017 r. zaistniało 15 zdarzeń; w 2018 r. – 2 zdarzenia) – o ponad 86,6%,
- B30 – 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) (w 2017 r. zaistniało 6 zdarzeń; w 2018 r. – 1 zdarzenie) – o ponad 83,3%,
- B18 – najechanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszyną drogową, maszyną rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym z rogatkami (kat. A wg metryki przejazdowej), (w 2017 r. zaistniało 11 zdarzeń; w 2018 r. – 2 zdarzenia) – o ponad 81,8%,

- B10 – uszkodzenie lub zły stan techniczny pojazdu kolejowego z napędem, pojazdu kolejowego specjalnego przeznaczenia (w tym również najechanie na przedmiot stanowiący część konstrukcyjną pojazdu kolejowego z napędem, pojazdu kolejowego specjalnego przeznaczenia) oraz uszkodzenie lub nieprawidłowe działanie części pokładowej urządzeń umożliwiających kontrolę prowadzenia pojazdu kolejowego (ERTMS), (w 2017 r. zaistniało 7 zdarzeń; w 2018 r. – 4 zdarzenia) – o ponad 42,8%,
- B23 – najechanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszynę drogową, maszynę rolniczą) lub odwrotnie poza przejazdami kolejowo-drogowymi na stacjach i szlakach lub na torze komunikacyjno-dojazdowym do bocznicy (w 2017 r. zaistniało 10 zdarzeń; w 2018 r. – 6 zdarzeń) – o 40%,
- B09 – uszkodzenie lub złe utrzymanie budowli, np. nawierzchni, mostu lub wiaduktu, w tym również niewłaściwe wykonywanie robót, np. nieprawidłowy rozładunek materiałów, nawierzchni, pozostawienie materiałów i sprzętu na torze lub w skrajni pojazdu kolejowego lub najechanie pojazdu kolejowego na elementy budowli (w 2017 r. zaistniało 61 zdarzeń; w 2018 r. – 43 zdarzenia) – o ponad 29,5%,
- B11 – uszkodzenie lub zły stan techniczny wagonu (w tym także najechanie na część konstrukcyjną wagonu), (w 2017 r. zaistniało 28 zdarzeń; w 2018 r. – 21 zdarzeń) – o 25%,
- B03 – wyprawienie, przyjęcie lub jazda pojazdu kolejowego po niewłaściwie ułożonej niezabezpieczonej drodze przebiegu (w 2017 r. zaistniały 35 zdarzenia; w 2018 r. – 27 zdarzeń) – o ponad 22,8%,
- B35 – zdarzenia z osobami związane z ruchem pojazdu kolejowego (wskakiwanie, wypadnięcie z pociągu, pojazdu kolejowego, silny dojazd lub gwałtowne hamowanie pojazdu kolejowego), (w 2017 r. zaistniało 30 zdarzeń; w 2018 r. – 24 zdarzenia) – o 20%,
- B13 – najechanie pojazdu kolejowego na pojazd kolejowy lub inną przeszkodę (np. płożę hamulcową, wózek bagażowy, pocztowy), (w 2017 r. zaistniało 59 zdarzeń; w 2018 r. – 48 zdarzeń) – o ponad 18,6%,
- B21 – najechanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszynę drogową, maszynę rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym niewyposażonym w system przejazdowy (kat. D), (w 2017 r. zaistniały 154 zdarzenia; w 2018 r. – 137 zdarzeń) – o ponad 11%.

Największy **wzrost** liczby wypadków nastąpił w następujących kategoriach:

- B24 – pożar w pociągu, składzie manewrowym lub pojeździe kolejowym (w 2017 r. zaistniał 1pożar; w 2018 r. 6 pożarów) – o 500%,
- B07 – wykonanie manewru stwarzającego zagrożenie bezpieczeństwa ruchu pociągów (w 2017 r. zaistniały 2 zdarzenia; w 2018 r. – 8 zdarzeń) - o 300%,

- B17 – niewłaściwe załadowanie, rozładowanie, nieprawidłowości w zabezpieczeniu ładunku lub inne nieprawidłowości w czynnościach ładunkowych albo niewłaściwe zestawienie pociągu lub składu manewrowego (w 2017 r. zaistniało 8 zdarzeń; w 2018 r. – 17 zdarzeń) – o 125%,
- B31 – najechanie pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory na przejeździe kolejowo-drogowym lub przejściu strzeżonym (w 2017 r. zaistniało 2 zdarzenia; w 2018 r. – 4 zdarzenia) – o 100%,
- B39 – wjazd pojazdu kolejowego korzystającego z zasilania w energię trakcyjną z sieci trakcyjnej na niezajęty tor niezelektryfikowany (w 2017 r. – 0 zdarzeń ; w 2018 r. zaistniało 1 zdarzenie) – o 100%,
- B04 – niezatrzymanie się pojazdu kolejowego przed sygnałem "Stój" lub w miejscu, w którym powinien się zatrzymać, albo uruchomienie pojazdu kolejowego bez wymaganego zezwolenia (w 2017 r. zaistniało 20 zdarzeń; w 2018 r. – 35 zdarzeń) – o 75%,
- B15 – przedwczesne rozwiązanie drogi przebiegu lub uchylenie zamknięcia i przełożenie zwrotnicy pod pojazdem kolejowym (w 2017 r. zaistniało 12 zdarzeń; w 2018 r. – 18 zdarzeń) – o 50%,
- B32 – najechanie pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory na przejeździe kolejowo-drogowym z samoczynnym systemem przejazdowym (kat. B, C) – (w 2017 r. zaistniało 7 zdarzeń; w 2018 r. – 10 zdarzeń) – o ponad 42,8%,
- B19 – najechanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszynę drogową, maszynę rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym wyposażonym w samoczynny system przejazdu z sygnalizacją świetlną i rogatkami (kat. B) – (w 2017 r. zaistniało 16 zdarzeń; w 2018 r. – 21 zdarzeń) – o ponad 31,3%,
- B20 – najechanie pojazdu kolejowego na pojazd drogowy (inną maszynę drogową, maszynę rolniczą) lub odwrotnie na przejeździe kolejowo-drogowym wyposażonym w samoczynny system przejazdu z sygnalizacją świetlną i bez rogatek (kat. C) – (w 2017 r. zaistniało 27 zdarzeń; w 2018 r. – 35 zdarzeń) – o ponad 29,6%,
- B34 – najechanie pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory poza przejazdami kolejowo-drogowymi lub przejściami na stacjach i szlakach (w 2017 r. zaistniały 182 zdarzenia; w 2018 r. – 205 zdarzeń) – o ponad 12,6%.

Incydenty

W stosunku do roku poprzedniego, w 2018 r. nastąpił nieznaczny spadek liczby zgłoszonych incydentów o 2,7 %.

Spadek liczby incydentów nastąpił w 9 kategoriach (z 27 wszystkich zdarzeń kategorii C).

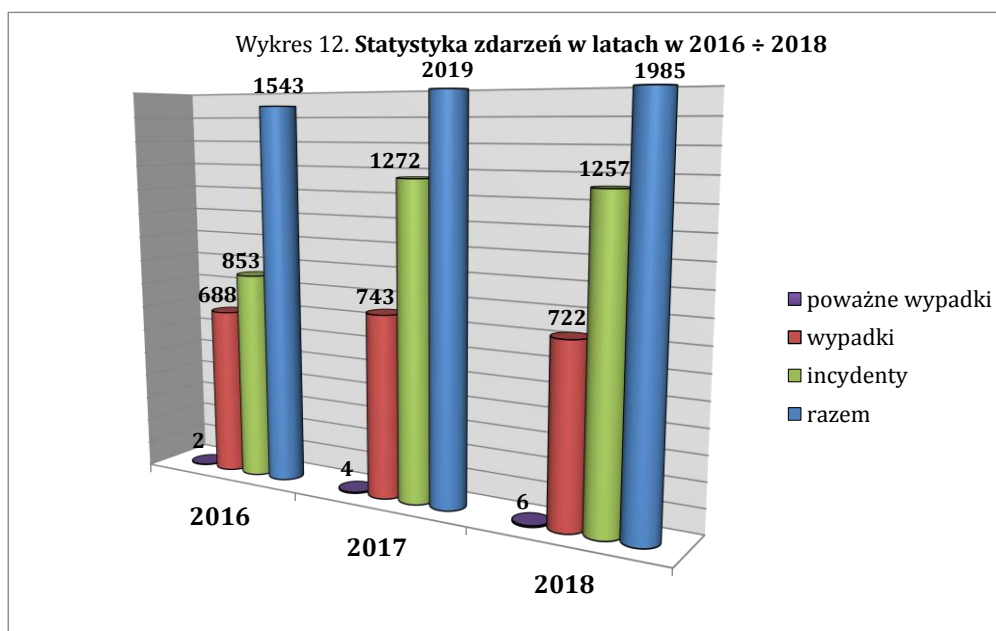
Największy **spadek** liczby incydentów nastąpił w następujących kategoriach:

- C 52 – nieprawidłowe zadziałanie urządzeń sterowania ruchem kolejowym (w 2017 r. zaistniało 4 zdarzenia; w 2018 r. – nie zaistniały zdarzenia w tej kategorii) – o 400%,
- C62 – klęski żywiołowe (np. powódź, zasy py śnieżne, zatory lodowe, huragany, osunięcia się ziemi) (w 2017 r. zaistniało 26 zdarzenia; w 2018 r. – 8 zdarzeń) – o 69,2%,
- C65 – zdarzenia z osobami związane z ruchem pojazdu kolejowego (przechodzenie przez tory na przejazdach kolejowo-drogowych i przejściach lub poza nimi, wskakiwanie, wypadnięcie z pociągu lub pojazdu kolejowego, potrącenie przez tabor w ruchu, silny dojazd lub gwałtowne hamowanie pojazdu kolejowego), (w 2017 r. zaistniały 22 zdarzenia; w 2018 r. – 10 zdarzeń) – o 54,5%,
- C46 – wykonanie manewru stwarzającego zagrożenie bezpieczeństwa ruchu pociągów (w 2017 r. zaistniało 2 zdarzenia; w 2018 r. – 1 zdarzenie) – o 50%,
- C57 – pożar obiektu budowlanego i roślinności w bezpośrednim sąsiedztwie torów kolejowych, po których odbywa się normalny ruch kolejowy (w 2017 r. zaistniały 4 zdarzenia; w 2018 r. – 3 zdarzenia) – o 25%,
- C42 – przyjęcie pojazdu kolejowego na stację na tor zamknięty lub zajęty (w 2017 r. zaistniało 5 zdarzeń; w 2018 r. – 4 zdarzenia) – o 20%,
- C66 – niezatrzymanie się pojazdu drogowego przed zamkniętą rogatką (półrogatką) i uszkodzenie jej lub sygnalizatorów drogowych, na których były nadawne sygnały zabraniające wjazdu w ten przejazd bez kolizji z pojazdem kolejowym, (w 2017 r. zaistniało 171 zdarzeń; w 2018 r. – 138 zdarzeń) – o ponad 19,2%,
- C68 – rozerwanie się pociągu lub składu manewrowego, które nie spowodowało zbiegnięcia wagonów (w 2017 r. zaistniały 373 zdarzenia; w 2018 r. – 333 zdarzenia) – o ponad 10,7%.

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

- C47 – zbiegnięcie pojazdu kolejowego (w 2017 r. zaistniały 2 zdarzenia w tej kategorii; w 2018 r. – zaistniało 9 zdarzeń) – o 350%,
- C48 – przedwczesne rozwiązanie drogi przebiegu lub uchylenie zamknięcia i przełożenie zwrotnicy pod pojazdem kolejowym (w 2017 r. zaistniało 1 zdarzenie w tej kategorii; w 2018 r. – zaistniało 4 zdarzenia) – 300%,
- C45 – przekroczenie największej dozwolonej prędkości jazdy (w 2017 r. zaistniały 4 zdarzenia w tej kategorii; w 2018 r. – zaistniało 8 zdarzeń) – o 100%
- C59 – niekontrolowane uwolnienie się towaru niebezpiecznego z wagonu lub opakowania wymagające interwencji władz lub zastosowania środków do likwidacji zagrożenia pożarowego, chemicznego, biologicznego na stacji lub na szlaku, (w 2017 r. zaistniało 1 zdarzenie w tej kategorii; w 2018 r. – zaistniało 2 zdarzenia) – o 100%,

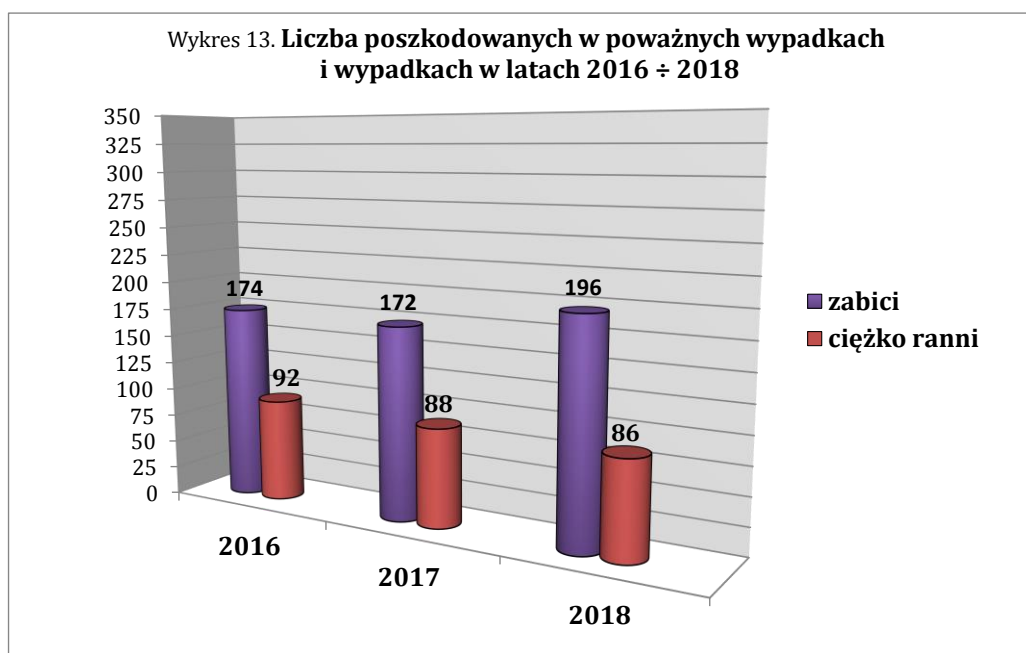
- C60 – najechanie pojazdu kolejowego na przeszkodę (np. płożę hamulcową, wózek bagażowy, pocztowy itp.) bez wykolejenia lub uszkodzonych, (w 2017 r. zaistniało 31 zdarzeń w tej kategorii; w 2018 r. – zaistniało 58 zdarzeń) – o ponad 87%,
- C51 – uszkodzenie nawierzchni, mostu lub wiaduktu, sieci trakcyjnej, również niewłaściwe wykonywanie robót, np. nieprawidłowy rozładunek materiałów, pozostawienie materiałów i sprzętu (w tym maszyn drogowych) na torze lub w skrajni pojazdu kolejowego (w 2017 r. zaistniały 29 zdarzenia w tej kategorii; w 2018 r. – zaistniało 45 zdarzeń) – o ponad 55%,
- C55 – pożar w pociągu lub w pojeździe kolejowym niepowodujący negatywnych skutków dla mienia lub środowiska, bez uszkodzonych (w 2017 r. zaistniało 19 zdarzeń w tej kategorii; w 2018 r. – zaistniało 26 zdarzeń) – o ponad 36,8%,
- C69 – inne niż powyżej wymienione przyczyny lub nałożenie się kilku przyczyn jednocześnie, tworząc równoważne przyczyny (w 2017 r. zaistniały 21 zdarzeń w tej kategorii; w 2018 r. – zaistniało 28 zdarzeń) – o ponad 33,3%,
- C53 – uszkodzenie lub zły stan techniczny pojazdu kolejowego z napędem, pojazdu kolejowego specjalnego przeznaczenia powodujące konieczność jego wyłączenia z ruchu na skutek wskazań przez urządzenia detekcji stanu awaryjnego taboru, potwierdzonych w warunkach warsztatowych (w 2017 r. zaistniały 22 zdarzenia w tej kategorii; w 2018 r. – zaistniało 25 zdarzeń) – o ponad 13,6%,
- C64 – 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, (w 2017 r. zaistniało 125 zdarzeń w tej kategorii; w 2018 r. – zaistniało 133 zdarzenia) – o 6,4%.



Poszkodowani w zdarzeniach

W 2018 r. w porównaniu do roku 2017 r. liczba zabitych w zdarzeniach kolejowych wzrosła o 13,9%, natomiast liczba ciężko rannych zmniejszyła się o 2,3% (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.

Poniżej zilustrowano na wykresie podstawowe dane dotyczące poszkodowanych (zabitych i ciężko rannych) w latach 2016 ÷ 2018 r.



Zdarzenia na przejazdach kolejowo-drogowych

W 2018 r. w porównaniu do roku 2017 r. nastąpił nieznaczny spadek ogólnej liczby wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii A, B, C, D o ponad 4,7%, w tym:

- na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii A spadek o 10 wypadków,
- na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii B wzrost o 5 wypadków,
- na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii C wzrost o 8 wypadków,
- na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii D spadek o 13 wypadków (z uwzględnieniem użytkowników bocznic kolejowych).

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

- ignorowanie znaku „Stop” i niezachowanie należytej ostrożności przez kierujących pojazdami drogowymi,
- przejeżdżanie pod zamykającymi się rogatekami,
- omijanie półrogatek,
- brak wymaganego trójkąta widoczności,
- blokowanie przejazdu przez wjeżdżanie na tory bez możliwości zjazdu,
- niedostosowanie prędkości do panujących warunków drogowych,
- nieprzestrzeganie znaków i innych sygnałów drogowych,
- niewłaściwe zachowanie, gdy auto zostanie unieruchomione na torach,
- brak reakcji na podawane przez maszynistę pociągu sygnały "bacność" przez kierującego pojazdem drogowym przy przekraczaniu przejazdu oraz w konsekwencji wjechanie na przejazd bezpośrednio pod nadjeżdżający pociąg.

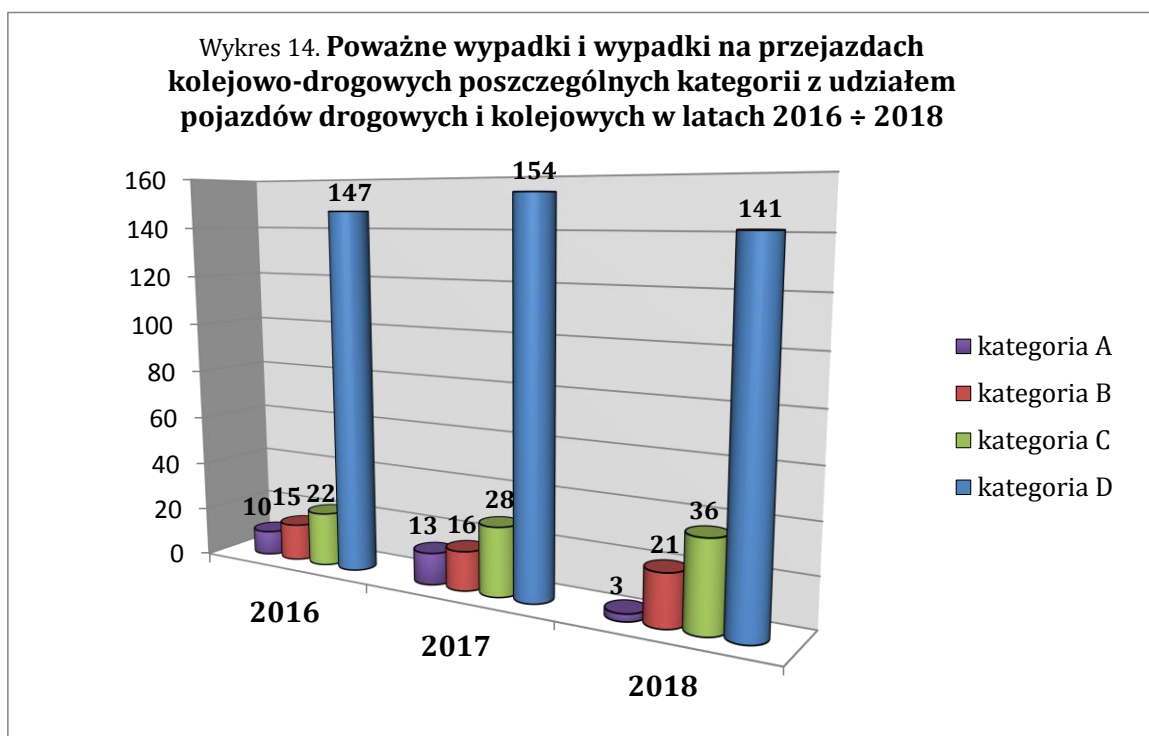
Z zanotowanych w ewidencji zdarzeń kolejowych PKBWK wynika, że zaistniało ponad 40 zdarzeń kolejowych, polegających na wjechaniu pojazdu drogowego w bok pojazdu kolejowego znajdującego się w składzie pociągu.

Jednak, w niektórych wypadkach na przejazdach kategorii A stwierdzono, że przyczyną zaistnienia zdarzenia było zbyt późne zamknięcie rogatki lub niezamknięcie rogatki przed wjazdem pociągu na przejazd kolejowo-drogowy.

Na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii B obserwuje się coraz bardziej masowe zjawisko wjazdu na te przejazdy pojazdów drogowych (w momencie zamykania się rogatki) i zamykania ich między rogatekami. Z zebranych częściowych (niepełnych) informacji wynika, że w miesiącach kwiecień – czerwiec 2019 r. zaobserwowano 45 przypadków zamknięcia pojazdów drogowych pomiędzy rogatekami przejazdów kolejowo-drogowych kategorii B (pojazdy drogowe nie brały udziału w kolizjach z pociągami, gdyż znajdowały się poza skrajnią przejeżdżającego taboru).

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

Na przejazdach kolejowo-drogowych w 2018 r. zginęło 35 osób, a 27 zostało ciężko rannych.



7. Pozostałe aspekty związane z funkcjonowaniem Komisji w 2018 r.

W 2018 r. Komisja prowadziła statutową działalność realizując zaplanowane cele i wyzwania, na podstawie przyznaných środków finansowych na ten rok. W ramach przydzielonych środków finansowych zostało zwiększone zatrudnienie o 1 stałego członka Komisji.

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

Działania Komisji dotyczyły m.in. współpracy z komisjami kolejowymi, zewnętrznymi organizacjami i przedsiębiorstwami w kraju i za granicą, a w szczególności z:

- UTK,
- komisjami kolejowymi prowadzącymi postępowania w sprawie ustalenia przyczyn i okoliczności zaistniałych zdarzeń,
- wyjazdy członków stałych Komisji na miejsce zaistniałych zdarzeń na podstawie otrzymywanych zgłoszeń – (wyjazdy do 40 zdarzeń),
- podjęcie postępowań w sprawie wypadku lub incydentu o ile zaistniał on w okolicznościach uzasadniających podjęcie takiego badania (7 decyzji Przewodniczącego PKBWK),
- prokuraturami i policją, na miejscu zdarzenia i w późniejszych etapach postępowania zgodnie z zawartym porozumieniem i obowiązującymi przepisami,

- organizatorami szkoleń i konferencji w zakresie prezentacji prac Komisji oraz sposobu prowadzenia dochodzeń związanych ze zdarzeniami kolejowymi (poważnymi wypadkami, wypadkami i incydentami) przez komisje kolejowe oraz udziału w spotkaniach i naradach w przedsiębiorstwach kolejowych, dotyczących oceny stanu bezpieczeństwa w transporcie kolejowym,
- udział członków Komisji w zespole roboczym przy Ministerstwie Infrastruktury w zakresie wdrożenia narodowego programu GSM-R na sieci kolejowej RP oraz w posiedzeniach Komitetu Technicznego nr 61 i 138 ds. Technicznego Wyposażenia Trakcyjnego,
- udział członków Komisji w cyklicznych szkoleniach organizowanych dla np. policji, prokuratury oraz podmiotów rynku kolejowego,
- udział członków Komisji w seminariach i konferencjach dotyczących bezpieczeństwa w transporcie kolejowym,
- współpraca z krajowymi organami dochodzeniowymi innych krajów UE,
- Agencją Kolejową Unii Europejskiej (EUAR),
- z komórkami organizacyjnymi Ministerstwa Infrastruktury m.in. z Departamentem Kolejnictwa.

W zakresie działalności międzynarodowej w 2018 r. udział w:

➤ **posiedzeniach plenarnych krajowych organów dochodzeniowych UE**

W 2018 r. Komisja uczestniczyła w 3 posiedzeniach plenarnych sieci krajowych organów dochodzeniowych Unii Europejskiej organizowanych przez Agencję Kolejową UE w Valenciennes. Udział w posiedzeniach plenarnych oraz grupach roboczych wynika z postanowień art. 22 ust. 7 oraz Dyrektywy, który stanowi, że „organy dochodzeniowe prowadzą aktywną wymianę poglądów i doświadczeń mając na względzie rozwijanie wspólnych metod prowadzenia dochodzeń, wypracowanie wspólnych zasad dla realizacji zaleceń w zakresie bezpieczeństwa i dostosowania się do postępu naukowo-technicznego”. Udział w spotkaniach plenarnych jest kluczowy w celu wymiany informacji, doświadczeń i współpracy z Agencją i innymi krajowymi organami dochodzeniowymi (NIB) w zakresie m.in. omówienia wyników dochodzeń powypadkowych, wymiany informacji na temat działań podejmowanych po zdarzeniach dla poprawy stanu bezpieczeństwa w UE, informacji na temat raportów rocznych, systemu zarządzania bezpieczeństwem, certyfikacji bezpieczeństwa i autoryzacji bezpieczeństwa, interoperacyjności, stanu prac zespołów roboczych EUAR, systemu powiadamiania o zdarzeniach ERAIL, ocen krajowych organów dochodzeniowych (Peer review), stanu wdrożenia Dyrektywy w poszczególnych krajach członkowskich oraz innych aspektów istotnych w kontekście bezpieczeństwa transportu kolejowego w Europie.

➤ **grupie roboczej programu wzajemnych ocen „Peer review” i pilotaż programu**

Dodatkowo Komisja brała udział w spotkaniach Grupy roboczej programu wzajemnych ocen „Peer review” działającej w ramach Agencji Kolejowej UE. Obowiązek opracowania i wdrożenia przez kraje członkowskie programu „peer review” wynika z art. 7 trzecie zdanie tj. „Organy dochodzeniowe przy wsparciu Agencji zgodnie z art. 38 ust. 2 rozporządzenia UE 2016/796, ustanawiają program wzajemnych ocen („peer review” przy czym wszystkie organy dochodzeniowe zachęca się do udziału w tym programie w celu monitorowania skuteczności i niezależności ich działań. Organy dochodzeniowe (...) publikują wspólny program wzajemnych ocen i kryteria oceny oraz sprawozdania roczne z realizacji programu, podkreślające silne punkty i proponujące usprawnienia. „Peer review” (ang.) można przetłumaczyć jako rodzaj oceny polegający na spojrzeniu do wewnątrz organizacji organu dochodzeniowego w celu analizy jak ona funkcjonuje i co można by poprawić. Ocena krajowego organu dochodzeniowego jest dokonywana przez 3-osobowy panel złożony przedstawicieli innych organów dochodzeniowych. W dniu 3 października 2018 r. odbyła się pilotażowa ocena w siedzibie krajowego organu dochodzeniowego Republiki Czeskiej – Dražni Inspekce. W skład zespołu oceniającego wchodziła przedstawiciele Polski (PKBWK), Wielkiej Brytanii i Rumunii. W ramach oceny zespół dokonał analizy wybranych aspektów funkcjonowania podmiotu ocenianego, w szczególności niezależności, organizacji, wydawania zaleceń w sprawie poprawy bezpieczeństwa, sposobu i zakresu prowadzonych postępowań. Raport z oceny został opublikowany przez krajowy organ dochodzeniowy Czech.

➤ **spotkaniach dwustronnych**

W ramach współpracy międzynarodowej we wrześniu 2018 r. odbyło się w siedzibie Komisji w Warszawie spotkanie dwustronne z kierownictwem krajowego organu dochodzeniowego Czech tj. Dražni Inspekce. W ramach spotkania oba podmioty wymieniły się informacjami i doświadczeniami na temat organizacji, prowadzonych dochodzeń, przyczyn zdarzeń kolejowych oraz przepisów krajowych w obu krajach.

PKBWK wdrożyła przepisy RODO – od 25 maja 2018 roku obowiązuje Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) (Dz. Urz. UE L 119 z 04.05.2016, str. 1, z późn. zm.).

W 2018 roku Przewodniczący PKBWK Pan Tadeusz Ryś intensywnie angażował się i sprawował patronat nad realizacją projektu opracowanego przez zarządcę PKP PLK S.A. mającego na celu oznakowanie przejazdu kolejowo-drogowego / przejścia w poziomie szyn informacją o jego

lokalizacji. Projekt został zrealizowany i wdrożony w maju 2018 r. Należy podkreślić duże zaangażowanie narodowego zarządcy infrastruktury kolejowej we wdrożeniu tego projektu. Żółtą naklejkę, umieszczoną na skrzyżowaniach toru i drogi na słupkach rogatek lub po wewnętrznej stronie Krzyży Św. Andrzeja powinni znać wszyscy. Na każdej jest indywidualny numer przejazdu (indykujący przejazd kolejowo – drogowy), numer alarmowy 112 oraz numery telefonów do służb technicznych. Aby z informacją o akcji #ŻółtaNaklejkaPLK dotrzeć do użytkowników przejazdów kolejowo-drogowych i przejść dla pieszych wykorzystywane są, ulotki, filmy wideo-poradniki banery, plakaty, akcje informacyjne, materiały dla instruktorów nauki jazdy.

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

- wg stanu na dzień 04-06-2019 r. żółtą naklejką oznakowano 13369 przejazdów kolejowo-drogowych i przejść dla pieszych,
- od początku uruchomienia programu (tj. od czerwca 2018 r) do dnia 31 maja 2019 r. operatorzy numeru alarmowego 112 odebrali 803 zgłoszenia (w tym w roku 2018 – 417 zgłoszeń i w 2019 – 386 zgłoszeń),
- od początku uruchomienia programu do dnia 31 maja 2019 r. w 78 przypadkach dzięki specjalnemu szybkiemu połączeniu wstrzymano ruch pociągów na linii kolejowej, wezwano pomoc, zapobiegnięto tragedii.
- po 87 zgłoszeniach wprowadzono ograniczenie jazdy pociągów, by zapewnić bezpieczeństwo pasażerów i korzystających z przejazdów kolejowo-drogowych (w tym w roku 2018 w 24 przypadkach wstrzymano ruch, a w 30 przypadkach wprowadzono ograniczenia prędkości, a w 2019 r. – odpowiednio 54 i 57)

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. podsumowały rok „obecności” żółtych naklejek na skrzyżowaniu toru i drogi w sposób następujący:

„Przez rok, żółte naklejki na przejazdach i specjalne łącze między służbami PKP Polskich Linii Kolejowych S.A a operatorami nr 112 pozwoliły 165 razy na szybkie reakcje, zapewniające bezpieczeństwo w ruchu kolejowym i drogowym. Oznakowanie przejazdów istotnie zwiększyło poziom bezpieczeństwa kierowców oraz pasażerów pociągów. Dodatkowe informacje pozwalają eliminować zagrożenia wynikające z niewłaściwego zachowania kierowców lub zdarzeń losowych.”

Ponadto w celu uniknięcia zdarzeń kolejowych w 2018 roku dróżnicy przejazdowi użyli 10 razy sygnału „Alarm” w systemie Radio-stop. Łącznie w 2018 roku odnotowano 574 przypadki użycia sygnału „Alarm” z czego 540 przypadków stanowiło nieuzasadnione użycie.

Pozostali zarządcy – informacja o stopniu realizacji projektu związanego z oznakowaniem naklejką indentyfikacyjną przejazdów kolejowo – drogowych (dalej PKD) i przejść w poziomie szyn, poniżej - aktualny stan projektu.

Zarządcy infrastruktury (ZI) inni niż PKP PLK:

- 1) Zawarli porozumienia z Głównym Urzędem Geodezji i Kartografii (GUGiK) w celu umieszczenia PKD na mapach portalu „Geoportals” – porozumienia zawarte zostały pomiędzy zarządcami infrastruktury a GUGiK przy wsparciu, ale bez formalnego udziału UTK (aktualizacja danych odbywa się w ramach indywidualnych uzgodnień pomiędzy ZI a GUGiK),
- 2) GUGiK umieścił PKD na mapach w Geoportalu.

Działania pomiędzy ZI a Ministerstwem Spraw Wewnętrznych i Administracji (MSWiA) koordynuje UTK.

Do dnia 27 czerwca 2019 r. zrealizowano następujące działania:

- 3) ZI wyznaczili numery telefonów dla celów zgłaszania awarii oraz zdarzeń kolejowych,
- 4) ZI przygotowały/lub przygotowują projekty wewnętrznych procedur dotyczących zgłoszeń,
- 5) ZI przekazały w terminie do 14 czerwca 2019 r. bazę danych tj. numer identyfikacyjny, lokalizację PKD do UTK,
- 6) UTK 15 czerwca 2019 r. przekazał bazę do MSWiA (na potrzeby Centrum Powiadomiania Ratunkowego (CPR)) – aktualnie baza jest weryfikowana na środowisku nieprodukcyjnym systemu informatycznego CPR (pierwsze wyniki testowe wskazują, że nie wszystkie PKD zostały umieszczone w Uniwersalnym Module Map).

Kolejne planowane działania to:

1. Ponowna weryfikacja baz PKD oraz uzupełnienie baz w celu poprawnego zasilenia systemu informatycznego CPR.
2. Przeprowadzenie „testów zgłoszeń” pomiędzy MSWiA a ZI – testy symulacyjne zostaną przeprowadzone na podstawie scenariusza testów PKP PLK i MSWiA.
3. Oznakowanie PKD przez ZI.

Po pozytywnych testach nastąpi włączenie innych ZI do systemu alarmowego operatora nr 112.

Zakładany termin realizacji - koniec września 2019.

Rok 2018 jest drugim pełnym rokiem kalendarzowym, w którym użytkownicy bocznic kolejowych zostali zobowiązani do natychmiastowego zgłaszania poważnych wypadków, wypadków i incydentów Komisji oraz Prezesowi UTK. W ewidencji zdarzeń kolejowych prowadzonej przez PKBWK zarejestrowano zgłoszonych 148 zdarzeń kolejowych zaistniałych na bocznicach kolejowych.

8. Zadania PKBWK na rok 2019

W ramach bieżącej działalności Komisji w 2019 r. niezbędna będzie realizacja m.in. następujących działań:

- prowadzenie postępowań przez Komisję wynikających z przepisów krajowych,

- wyjazdy na miejsca zaistniałych zdarzeń kolejowych na podstawie otrzymywanych zgłoszeń,
- podjęcie postępowań w sprawie wypadku lub incydentu o ile zaistniał on w okolicznościach uzasadniających podjęcie takiego badania,
- szkolenia członków stałych Komisji w celu uaktualnienia wiedzy w zakresie niezbędnym do realizacji zadań Komisji,
- aktualizacja (zakup) aplikacji do odczytu parametrów jazdy pociągów – wybranych rejestratorów elektronicznych,
- uzupełnienie liczby członków stałych Komisji do określonej w zarządzeniu nr 29 Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 22 czerwca 2017 r. (zrealizowano w miesiącu marcu 2019 r. – powołując członka stałego),
- aktualizacja i prowadzenie bazy danych zarejestrowanych zdarzeń kolejowych,
- aktualizacja listy Ministra, zawierającej doraźnych członków Komisji,
- współpraca z UTK, w szczególności w zakresie zaleceń przekazywanych do realizacji Prezesowi UTK zgodnie z jego kompetencjami i innych działań w zakresie poprawy bezpieczeństwa ruchu kolejowego,
- analiza wniosków skierowanych przez Prezesa UTK do Przewodniczącego Komisji o podjęcie decyzji w sprawie wszęcia postępowania przez Komisję,
- współpraca z innymi komórkami Ministerstwa Infrastruktury w obszarze projektowania zmian przepisów krajowych,
- współpraca z komórkami organizacyjnymi Ministerstwa Infrastruktury po wprowadzeniu zmian do ustawy o transporcie kolejowym dotyczących realizacji wyroku Trybunału Sprawiedliwości UE z dnia 13 czerwca 2018 r. w sprawie C-530/16,
- analiza aktów prawnych w związku z zaistniałymi zdarzeniami śmiertelnymi na przejazdach kolejowo-drogowych oraz przedstawienie Ministerstwu Infrastruktury propozycji wprowadzenia zmian, uzupełnień i eliminacji niespójności zawartych w ustawach i przepisach wykonawczych, uzyskanych w wyniku:
 - prowadzonych postępowań w sprawie zdarzeń z ofiarami śmiertelnymi zaistniałymi na przejazdach kolejowo-drogowych m.in. w Szaflarach, Rzeszowie i Gnieźnie,
 - analiz niektórych zapisów występujących w aktach prawnych (ustawach i rozporządzeniach), w których występują niespójności uniemożliwiające ustalenie jednoznacznych przyczyn zdarzeń na skrzyżowaniach linii kolejowych z drogami kołowymi,
 - analiz zapisów w ustawach określających organizację ruchu pociągów i organizację ruchu drogowego w rejonie przejazdów kolejowo-drogowych.

- udział w spotkaniach z przedstawicielami krajowych organów dochodzeniowych (NIB) innych krajów UE oraz Agencji Kolejowej Unii Europejskiej (EUAR) w ramach posiedzeń plenarnych i zespołów roboczych - wymiana doświadczeń i wiedzy,
- współpraca i udział w zespołach roboczych i szkoleniach organizowanych przez Agencję Kolejową Unii Europejskiej,
- udział w spotkaniach z prokuratorami i policją,
- udział w konferencjach, warsztatach i seminariach
- kontynuowanie szkoleń w ramach doskonalenia zawodowego przedstawicieli organów prowadzących postępowania karne, komisji kolejowych i Komisji,
- udział w eksperymentach procesowych związanych z zaistniałymi zdarzeniami,
- nadzór nad przestrzeganiem założeń budżetu Komisji na 2019 r.

9. Podsumowanie

W roku 2018 r. całkowita liczba zdarzeń zgłoszonych Komisji zmniejszyła się o 1,7 % w stosunku do roku poprzedniego.

W zakresie liczby wypadków nastąpił nieznaczny spadek ogólnej liczby wypadków (o 2,8%), liczba poważnych wypadków wzrosła o 50%, a incydentów spadek o 1,2%. W 2018 roku zaistniało 6 poważnych wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych, z czego na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii D w 2018 r. zanotowano 4 poważne wypadki, natomiast w 2017 r. nie zanotowano żadnego poważnego wypadku. Na przejazdach kategorii A zanotowano w 2018 r. – 1 poważny wypadek, a w 2017 r. - 2 poważne wypadki kolejowe. Pozytywnym zjawiskiem jest spadek o 10 wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii A. W 2018 roku zaistniał jeden poważny wypadek na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii B, w roku poprzednim również jeden wypadek na przejeździe tej kategorii. W okresie kwiecień – czerwiec 2019 r. zaistniało co najmniej 45 zdarzeń zamknięć pojazdów drogowych na przejazdach kategorii B na sieci kolejowej zarządzanej przez PKP PLK S.A. Nadal występuje duża liczba wypadków kategorii B00 - tj. 19 (w 2017 r. – również 19) oraz wzrost liczby incydentów kategorii C69 (w 2018 r. wzrost o 7 incydentów) świadczyć może to o braku wnikliwej analizy okoliczności i przyczyn zaistnienia wypadków lub incydentów, które powinny być wykonane podczas oględzin i badań na miejscu zdarzenia, jak również w całym procesie postępowania komisji kolejowych.

Niepokojącym jest wzrost liczby poszkodowanych (zabitych) w wypadkach kolejowych tj. o ponad 13,9%. Należy zwrócić uwagę na kategorię B34, która została uaktualniona na dzień 10 sierpnia 2019 r. Liczba zdarzeń w tej kategorii jest znacznie mniejsza, niż zanotowana na dzień 31 grudnia 2018 r. z uwagi na zakończone postępowania prokuratury i zmianę zakwalifikowania części zdarzeń kategorii B34 na kategorię „samobójstwo” lub „próbę samobójczą”. Niemniej jednak w porównaniu z rokiem 2017, w 2018 r. nastąpił wzrost liczby wypadków kategorii B34.

Nadal utrzymuje się duża liczba incydentów kategorii C68 (w 2018 roku zaistniało 333 incydenty, a w 2017 – zaistniało 373 incydentów). Wzrost liczby incydentów zbiegnięcia pojazdu kolejowego tj. kategorii C47 z 2 incydentów w 2017 do 9 incydentów w 2018 r. jest również zjawiskiem niepokojącym, zwłaszcza gdy liczba wypadków kategorii B08 tj. zbiegnięcia pojazdów kolejowych wrosła z 10 zaistniałych w 2017 r. do 11 wypadków w 2018 r.

W 2018 r. w systemie Ewidencji Zdarzeń Kolejowych (EwZd), zanotowano nieznaczny spadek liczby zgłoszonych incydentów o 1,2 % w stosunku do roku poprzedniego. W odniesieniu do wypadków zaistniałe incydenty generują mniejsze straty materialne i mniejszą liczbę osób poszkodowanych. Niemniej jednak utrzymująca się ich duża liczba poszkodowanych, stanowi istotną informację o istniejących zagrożeniach, które podmioty rynku kolejowego powinny poddać monitorowaniu w ramach posiadanych systemów zarządzania bezpieczeństwem. Incydenty kategorii C54, C64, C68 stanowią łącznie ponad 61 % wszystkich incydentów zaistniałych w 2018 r.

Na szczególną uwagę zasługuje duża liczba poważnych wypadków i wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii A, B, C i D. W 2018 r., w porównaniu do roku poprzedniego nieznaczny spadek ogólnej liczby wypadków na przejazdach o około 4,7%. (w tym 1 poważny wypadek na przejazdach kolejowo-drogowych strzeżonych tj. kategorii kat. A, jeden na przejeździe kat. C oraz 4 na przejazdach kategorii D).

Wnikliwej analizie i eliminacji zagrożeń (nieprawidłowości) powinny być poddane zdarzenia, zaistniałe na odcinkach linii kolejowych podczas wykonywania inwestycji i remontów, a których liczba wzrosła w roku 2018 (m.in. w kategoriach: B04, C44 i C60) oraz w utrzymująca się duża liczba wypadków w kategoriach B13 i B23.

Z analizy liczby zdarzeń zgłoszonych do PKBWK w 2018 r. wynika duża liczba zdarzeń kolejowych – na bocznicach kolejowych – tj. 148 zdarzeń. Nastąpił nieznaczny spadek liczby zdarzeń kolejowych obejmujący statystyką bocznic kolejowe o 3,2%. Nadal jednak liczba zdarzeń kolejowych na bocznicach kolejowych stanowi ponad 7,4% wszystkich zdarzeń kolejowych zarejestrowanych w ewidencji PKBWK w 2018 r.

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

Komisja w 2018 r. wypełniała swoje statutowe obowiązki, jednocześnie nie przekraczając założeń budżetu na rok 2018 r. Realizowała je przy efektywnej współpracy z wieloma podmiotami, przede wszystkim z komisjami kolejowymi, UTK oraz zarządcami infrastruktury i przewoźnikami kolejowymi.

Dane kontaktowe i teleadresowe PKBWK wg stanu na dzień 1 sierpnia 2019 r.

| | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych Ministerstwo Infrastruktury ul. Chałubińskiego 4/6 budynek A 00-928 Warszawa CZŁONKOWIE STALI: | |
| Tadeusz Ryś Przewodniczący PKBWK telefon (0-22) 630-14-33, fax (0-22) 630-14-39 | Jan Andrzej Młynarczyk Zastępca Przewodniczącego PKBWK telefon (0-22) 630-14-34, fax (0-22) 630-14-39 |
| Rafał Leśniowski Zastępca Przewodniczącego PKBWK telefon (0-22) 630-14-35, fax (0-22) 630-14-39 | Andrzej Gniwek Członek stały PKBWK telefon (0-22) 630-14-36, fax (0-22) 630-14-39 |
| Henryk Zgrzebnicki Sekretarz PKBWK telefon (0-22) 630-14-30, fax (0-22) 630-14-39 | Barbara Pióro, Pracownik obsługi Komisji: telefon (0-22) 630-14-33, fax (0-22) 630-14-39, e-mail: pkbwk@mi.gov.pl |
| Oddział w Katowicach ul. Rolna 43 40-555 Katowice | Oddział w Poznaniu ul. Składowa 4 61-897 Poznań |
| Karol Trzoński Członek stały PKBWK koordynujący pracę Oddziału w Katowicach telefon (0-32) 607-24-65 | Benedykt Kugielski Członek stały PKBWK koordynujący pracę Oddziału w Poznaniu telefon (0-61) 225-51-00 |
| Grzegorz Skarwecki Członek stały PKBWK - Oddział w Katowicach telefon (0-32) 607-24-64 | Dionizy Jędrych Członek stały PKBWK - Oddział w Poznaniu telefon (0-61) 225-51-01 |
| Tomasz Resiak Członek stały PKBWK - Oddział w Katowicach telefon (0-32) 607-24-64 | Tomasz Aleksandrowicz Członek stały PKBWK - Oddział w Poznaniu telefon (0-61) 225-51-01 |
| Wiesław Trepka Członek stały PKBWK - Oddział w Katowicach telefon (0-32) 607-24-64 | |
| Telefon dyżurny 510 126 711 | |

Strona internetowa PKBWK

Strona Komisji dostępna jest pod adresem:

www.gov.pl

zakładka: *Ministerstwo Infrastruktury* → *Co robimy* → *Zadania* → *Transport* → *Kolej* → *Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych*.

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

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

ZAŁĄCZNIK
do Raportu Roczego za rok 2018
Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych
Informacje na temat realizacji zaleceń PKBWK wydanych w 2018 r.
(na podstawie informacji z Urzędu Transportu Kolejowego)

Zgodnie z treścią załącznika II do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1158/2010 z dnia 9 grudnia 2010r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do zgodności z wymogami dotyczącymi uzyskania kolejowych certyfikatów bezpieczeństwa oraz zgodnie z treścią załącznika II do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1169/2010 z dnia 10 grudnia 2010 r. w sprawie wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w odniesieniu do zgodności z wymogami dotyczącymi uzyskania kolejowych autoryzacji bezpieczeństwa, przewoźnicy kolejowi i zarządcy infrastruktury kolejowej, funkcjonujący w oparciu o system zarządzania bezpieczeństwem, zobowiązani są do ustanowienia procedur zapewniających, aby zalecenia krajowego organu bezpieczeństwa i krajowego organu dochodzeniowego, były oceniane i w stosownych przypadkach wdrażane lub aby zalecano ich wdrożenie.

Również przedsiębiorstwa posiadające certyfikat podmiotu odpowiedzialnego za utrzymanie lub certyfikat w zakresie IV funkcji utrzymania, zgodnie z art. 4 pkt f kryt. I załącznika III do rozporządzenia Komisji (UE) nr 445/2011 z dnia 10 maja 2011 r. ws. systemu certyfikacji podmiotów odpowiedzialnych za utrzymanie w zakresie obejmującym wagony towarowe, muszą posiadać procedury w celu dopilnowania, aby stosowne zalecenia ze strony krajowych organów ds. bezpieczeństwa i krajowych organów zajmujących się badaniem przyczyn wypadków oraz wynikające z dochodzeń branżowych były oceniane i w stosownych przypadkach wykonywane.

Prezes UTK, realizując dyspozycję art. 28l ust. 9 ustawy o transporcie kolejowym prowadzi nadzór nad realizacją zaleceń wydanych przez „PKBWK”, przez zarządców infrastruktury, przewoźników kolejowych lub inne podmioty, których działalność ma wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego i bezpieczeństwo eksploatacji kolei i podlegających regulacji na podstawie przepisów ustawy.

Mając na uwadze powyższe oraz obowiązki nałożone na podmioty sektora kolejowego w obszarze związanym z zaleceniami bezpieczeństwa, podmioty kolejowe, tj. zarządcy infrastruktury, przewoźnicy kolejowi oraz podmioty odpowiedzialne za utrzymanie, funkcjonujące w oparciu o wydany przez Prezesa UTK certyfikat lub autoryzację bezpieczeństwa, a także podmioty odpowiedzialne za utrzymanie wagonów towarowych, wezwane zostały do złożenia informacji o stanie realizacji zaleceń wydanych przez Przewodniczącego PKBWK w 2018 roku.

W ramach nadzoru nad realizacją zaleceń PBKWK przez podmioty rynku kolejowego, analizie poddano zalecenia zawarte w:

- 1) Raporcie nr PKBWK/01/2018 z badania poważnego wypadku kat. A18 zaistniałego w dniu 4 kwietnia 2017 r. o godz. 17:34 na przejeździe kolejowo-drogowym kat. A usytuowanym na szlaku Zawadówka - podg. Uherka, w torze szlakowym nr 1, w km 244,676 linii kolejowej nr 7 Warszawa Wschodnia Osobowa – Dorohusk;
- 2) Raporcie nr PKBWK/02/2018 z badania poważnego wypadku kat. A 20 zaistniałego w dniu 7 kwietnia 2017 r. o godz. 15:11 na przejeździe kolejowo-drogowym kat. C zlokalizowanym na szlaku jednotorowym Ozimek – Chrzastowice, w km 56,977 linii kolejowej nr 144 Tarnowskie Góry – Opole;

- 3) Raporcie nr PKBWK/03/2018 z badania poważnego wypadku kategorii A04 zaistniałego w dniu 30 sierpnia 2017r. o godz. 21:53 w stacji Smętowo, w torze stacyjnym nr 2, w km 457,485 linii kolejowej nr 131 Chorzów Batory – Tczew;
- 4) Raporcie nr PKBWK/04/2018 z badania poważnego wypadku kat. A 21 zaistniałego w dniu 27 lutego 2018 r. o godz. 18:57 na przejeździe kolejowo-drogowym kat. D zlokalizowanym na szlaku jednotorowym Opole Zachodnie - Szydłów, w km 1,934 linii kolejowej nr 287 Opole Zachodnie – Nysa;
- 5) Raporcie nr PKBWK/05/2018 z badania poważnego wypadku kat. A18 zaistniałego w dniu 2 listopada 2017 r. o godz. 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;
- 6) Raporcie nr PKBWK/6/2018 z badania wypadku kategorii B13 zaistniałego w dniu 24 listopada 2017 r. o godz. 06:48 szlak Warlubie – Laskowice Pomorskie, tor nr 2, w km 424,208 linii kolejowej nr 131 Chorzów Batory – Tczew;
- 7) Raporcie nr PKBWK/07/2018 z badania wypadku kolejowego kat. B37 zaistniałego w dniu 10 listopada 2017 r. o godz. 06:20'00 z poc. TMS 624016/7 relacji Kamieniec Żąbkowicki – Szeligi na szlaku Nysa – Nowy Świątów, w torze szlakowym nr 2, w km 129,650 linii kolejowej nr 137 Katowice – Legnica;
- 8) Raporcie Rocznym za 2017 rok z działalności PKBWK.

Analiza poszczególnych zaleceń - odpowiedzi zadeklarowane przez podmioty rynku kolejowego

Prezes UTK nie dokonywał oceny sposobu postępowania z zaleceniami, a jedynie przedstawił zadeklarowany stan realizacji zaleceń. **Weryfikacja rzeczywistego sposobu realizacji zaleceń PKBWK odbywała się w toku działań nadzorczych Prezesa UTK.**

Pod każdym zaleceniem wskazano **średni procent realizacji danego zalecenia**, który na potrzeby oceny został obliczony **jako średnia arytmetyczna na podstawie wartości zadeklarowanych przez podmioty rynku.**

- I. **Zalecenia zawarte w Raporcie nr PKBWK/01/2018** z badania poważnego wypadku kat. A18 zaistniałego 4 kwietnia 2017 r. o godzinie 17:34 na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii A usytuowanym w km 244,676 na szlaku Zawadówka podg. Uherka, w torze szlakowym nr 1, linii kolejowej nr 7 Warszawa Wschodnia Osobowa - Dorohusk.

PKBWK/01/2018 - ZALECENIE 1: Autoryzowani zarządcy infrastruktury wdrożą zmianę miejsca podawania przez dróżnika przejazdowego sygnału D8 na bardziej widoczne, o ile w toku czynności stwierdzony zostanie brak widoczności podawania przez dróżnika przejazdowego sygnału D8.

ADRESACI ZALECENIA: autoryzowani zarządcy infrastruktury (11 podmiotów)

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **100%**

Zalecenie nie dotyczy 5 podmiotów, które nie posiadają przejazdów obsługiwanych przez dróżników przejazdowych.

PKBWK/01/2018 - ZALECENIE 2: Autoryzowani zarządcy infrastruktury dokonają sprawdzenia poprawności radiołączności pociągowej na całej zarządzanej sieci kolejowej

ADRESACI ZALECENIA: autoryzowani zarządcy infrastruktury (11 podmiotów)

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **100%**

Zalecenie nie dotyczy 1 podmiotu – tj. Dolnośląskiej Służby Dróg i Kolei we Wrocławiu Sp. z o.o. (nie posiada radiołączności w obszarze zarządzanym przez spółkę). Stosowana jest radiołączność przez sieć komórkową GSM. Prowadzenie ruchu kolejowego, na podstawie umowy, wykonuje PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

PKWBK/01/2018 - ZALECENIE 3: Autoryzowani zarządcy infrastruktury wyegzekwują obowiązek używania kamizelek ostrzegawczych przez dróżników przejazdowych.

ADRESACI ZALECENIA: autoryzowani zarządcy infrastruktury (11)

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **94%**

Zalecenie nie dotyczy 5 podmiotów, które nie posiadają przejazdów kolejowo-drogowych obsługiwanych przez dróżników przejazdowych.

PKWBK/01/2018 - ZALECENIE 4a: PKP PK S.A. w ramach działalności BHP doprowadzi warunki pracy dróżnika na przejeździe w km 244,676 linii nr 7 do zgodności z obowiązującymi przepisami, w szczególności z Rozporządzeniem Ministra Pracy i Polityki Socjalnej z dnia 26 września 1997 r. (Dz. U. z 2003 r. Nr 169 poz. 1650 z późn. zm.) i wyeliminuje nieprawidłowości, o których mowa w rozdziale III.1.3).1 Raportu

ADRESACI ZALECENIA: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **100%**

PKWBK/01/2018 - ZALECENIE 4b: Autoryzowani zarządcy infrastruktury w ramach działalności BHP w ramach systemowego podejścia do warunków pracy pracowników obsługi przejazdów - dokonają sprawdzenia warunków pracy dróżników na wszystkich przejazdach kat. A i w przypadku stwierdzenia niezgodności z Rozporządzeniem Ministra Pracy i Polityki Socjalnej z dnia 26 września 1997 r. (Dz. U. z 2003 r. Nr 169 poz. 1650 z późn. zm.) podejmą stosowne działania korygujące. *(Zalecenie dotyczy wszystkich lokalizacji przejazdów obsługiwanych przez dróżników).*

ADRESACI ZALECENIA: autoryzowani zarządcy infrastruktury (11 podmiotów)

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **88%**

Zalecenie nie dotyczy podmiotów, które nie posiadają przejazdów kolejowo-drogowych obsługiwanych przez dróżników przejazdowych.

PKWBK/01/2018 - ZALECENIE 5a: W odniesieniu do systemu zarządzania bezpieczeństwem autoryzowani zarządcy infrastruktury podejmą następujące działania: na przejazdach kat. A obsługiwanych z miejsca, dokonywać sukcesywnego sprawdzania z kabin pojazdów kolejowych z napędem, ze stanowiska maszynisty, widoczności sygnałów D8 podawanych przez dróżników; w przypadku stwierdzenia deficytu widoczności lub braku jej ciągłości należy podjąć stosowne działania korygujące i/lub zapobiegawcze.

ADRESACI ZALECENIA: autoryzowani zarządcy infrastruktury (11 podmiotów)

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **100%**

Zalecenie nie dotyczy podmiotów, które nie posiadają przejazdów kolejowo-drogowych obsługiwanych przez dróżników przejazdowych.

PKWBK/01/2018 - ZALECENIE 5b: W odniesieniu do systemu zarządzania bezpieczeństwem autoryzowani zarządcy infrastruktury podejmą następujące działania: w ramach kontroli widoczności sygnałów, dokonywać kontroli widoczności urządzeń rogatekowych otwartych na przejazdach wyposażonych w te urządzenia, w przypadku stwierdzenia ograniczonej widoczności lub braku jej ciągłości należy podjąć stosowne działania korygujące i/lub zapobiegawcze.

ADRESACI ZALECENIA: autoryzowani zarządcy infrastruktury (11 podmiotów)

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **100%**

Zalecenie nie dotyczy podmiotów, które nie posiadają przejazdów kolejowo-drogowych obsługiwanych przez dróżników przejazdowych.

PKWBK/01/2018 - ZALECENIE 5c: W odniesieniu do systemu zarządzania bezpieczeństwem autoryzowani zarządcy infrastruktury podejmą następujące działania: zwiększyć liczbę kontroli zespołowych w odniesieniu do przejazdów kat. „A”; podczas wyznaczania obiektów do powyższych czynności kontrolnych kierować się w szczególności zagrożeniami występującymi na przejazdach.

ADRESACI ZALECENIA: autoryzowani zarządcy infrastruktury (11 podmiotów)

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **96%**

Zalecenie nie dotyczy podmiotów, które nie posiadają przejazdów kolejowo-drogowych obsługiwanych przez dróżników przejazdowych.

PKWBK/01/2018 - ZALECENIE 6a: W ramach systemu zarządzania bezpieczeństwem certyfikowani przewoźnicy kolejowi zapewnią bieżącą i okresową kontrolę poprawności zapisów wszystkich parametrów na taśmach rejestratorów elektromechanicznych pojazdów kolejowych z napędem.

ADRESACI ZALECENIA: certyfikowani przewoźnicy kolejowi (100 podmiotów)

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **88%**

Zalecenie nie dotyczy 12 podmiotów – wg informacji przekazanej przez UTK.

PKWBK/01/2018 - ZALECENIE 6b: W ramach systemu zarządzania bezpieczeństwem certyfikowani przewoźnicy kolejowi w przepisach wewnętrznych wprowadzą obowiązek każdorazowego sprawdzania przez maszynistów poprawności zapisu parametrów na taśmach prędkościomierzy podczas wyjmowania taśmy z prędkościomierza; w przypadku stwierdzenia nieprawidłowości - należy je odnotowywać w książkach pojazdów z napędem.

ADRESACI ZALECENIA: certyfikowani przewoźnicy kolejowi (100 podmiotów)

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **92%**

Zalecenie nie dotyczy 12 podmiotów – wg informacji przekazanej przez UTK.

PKWBK/01/2018 - ZALECENIE 6c: W ramach systemu zarządzania bezpieczeństwem certyfikowani przewoźnicy kolejowi zapewnią w ramach „Programu poprawy bezpieczeństwa” zwiększenie liczby kontroli taśm prędkościomierzy.

ADRESACI ZALECENIA: certyfikowani przewoźnicy kolejowi (100 podmiotów)

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **85%**

Zalecenie nie dotyczy 12 podmiotów – wg informacji przekazanej przez UTK.

- II. Zalecenia zawarte w Raporcie nr PKBWK/02/2018** z badania poważnego wypadku kat. A20 zaistniałego 7 kwietnia 2017 r. o godzinie 15:11 na przejeździe kolejowo-drogowym kategorii C zlokalizowanym na szlaku jednotorowym Ozimek – Chrzastowice, w km 56,977 linii kolejowej nr 144 Tarnowskie Góry - Opole.

PKBWK/02/2018 - ZALECENIE 1: Autoryzowani zarządcy infrastruktury wspólnie z zarządcą drogi kołowej zlikwidują istniejące załomy profilu drogi w obrębie przejazdów wynoszące powyżej 9% (np., które występują na połączeniu płyt przejazdowych z nawierzchnią bitumiczną drogi), do czasu likwidacji nieprawidłowości - przeprowadzą ocenę ryzyka i wprowadzą bezpieczną prędkość jazdy pociągów. *(Należy zweryfikować aktualność i poprawność zapisów w metrykach przejazdów na całej zarządzanej sieci kolejowej oraz przeprowadzić odpowiednie działania korygujące albo zapobiegawcze).*

ADRESACI ZALECENIA: autoryzowani zarządcy infrastruktury (11 podmiotów)

REDNI PROCENT REALIZACJI: **80%**

PKBWK/02/2018 - ZALECENIE 3: Certyfikowani pasażerscy przewoźnicy kolejowi przeprowadzą i przeanalizują możliwość oraz formę użycia i zastosowania w elektrycznych zespołach trakcyjnych systemu ostrzegania pasażerów działającego w przypadku wdrożenia hamowania nagłego, w celu wyeliminowania uszkodzenia ciała podróżnych.

ADRESACI ZALECENIA: certyfikowani pasażerscy przewoźnicy kolejowi (26 podmiotów)

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **91%**

Zalecenie 3 nie dotyczy 14 podmiotów, które w eksploatacji nie posiadają elektrycznych zespołów trakcyjnych.

PKBWK/02/2018 - ZALECENIE 4: Autoryzowani zarządcy infrastruktury wprowadzą priorytet w uruchomieniu przez dyżurnych ruchu systemu „radio-stop” lub innego dowolnego środka mającego na celu natychmiastowe zatrzymanie pociągów w przypadku otrzymania informacji o przeszkodach na torze.

ADRESACI ZALECENIA: autoryzowani zarządcy infrastruktury (11 podmiotów)

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **96%**

Zalecenie nie dotyczy 1 podmiotu – tj. Dolnośląskiej Służby Dróg i Kolei we Wrocławiu (brak radiołączności w obszarze zarządzanym przez spółkę. Stosowana jest radiołączność przez sieć komórkową GSM. Prowadzenie ruchu kolejowego, na podstawie umowy, wykonuje PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

PKBWK/02/2018 - ZALECENIE 5: Autoryzowani zarządcy infrastruktury włączą system nagrywania na rejestratorze w centrali telefonicznej dyspozytorskiej prowadzonych rozmów pomiędzy dyspozytorami a dyżurnymi ruchu.

ADRESACI ZALECENIA: autoryzowani zarządcy infrastruktury (11 podmiotów)

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **88%**

Zalecenie nie dotyczy 3 podmiotów, u których do prowadzenia rozmów telefonicznych pomiędzy dyspozytorem a dyżurnymi ruchu nie jest wykorzystywana centrala telefoniczna.

PKBWK/02/2018 - ZALECENIE 6: Autoryzowani zarządcy infrastruktury dokonają sprawdzenia nagrywania na wszystkich urządzeniach DGT prowadzonych rozmów na terenie całej sieci pomiędzy

dyżurnym a dyspozytorem.

ADRESACI ZALECENIA: autoryzowani zarządcy infrastruktury (11 podmiotów)

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **88%**

Zalecenie nie dotyczy 4 podmiotów, które nie posiadają stanowiska dyspozytorskiego lub urzędów DGT.

PKBWK/02/2018 - ZALECENIE 7: Autoryzowani zarządcy infrastruktury wraz z MSWiA zakończą realizowany program umiejscowienia piktogramów w rejonie przejazdów kolejowo-drogowych informujących o możliwości powiadomienia Centrum Zarządzania Ruchem w przypadku zagrożenia na przejeździe.

ADRESACI ZALECENIA: autoryzowani zarządcy infrastruktury (11 podmiotów)

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **77%**

PKBWK/02/2018 - ZALECENIE 8: Autoryzowani zarządcy infrastruktury (np. PKP PLK S.A. w programie „Bezpieczny przejazd - Zatrzymaj się i żyj”) w kampaniach społecznych i innych adekwatnych działaniach i inicjatywach wprowadzą informację dla użytkowników przejazdów o sposobie powiadamiania o zaistniałych zagrożeniach na przejazdach.

ADRESACI ZALECENIA: autoryzowani zarządcy infrastruktury (11 podmiotów)

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **59%**

PKBWK/02/2018 - ZALECENIE 9: Autoryzowani zarządcy infrastruktury dokonają nadzwyczajnego przeglądu przejazdów kolejowo- drogowych pod względem prawidłowej niwelety drogi w stosunku do pomostu na przejazdach kolejowo-drogowych, a w przypadku stwierdzenia nierówności na przejazdach kolejowo- drogowych wystąpi do zarządcy drogi o ustawienie znaków A-11 „nierówna droga”.

ADRESACI ZALECENIA: autoryzowani zarządcy infrastruktury (11 podmiotów)

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **86%**

PKBWK/02/2018 - ZALECENIE 10: Certyfikowani pasażerscy przewoźnicy kolejowi zapewnią w odniesieniu do użytkowanych pojazdów kolejowych z napędem, w tym pojazdów serii ED250 w przypadku PKP Intercity S.A., możliwość odczytu danych z rejestratorów pokładowych na miejscu zdarzenia przez pracowników prowadzących postępowania powypadkowe, w tym w szczególności zapewnią oprogramowanie do analizy parametrów jazdy po zdarzeniach i zapewnią w ramach wewnętrznych systemów zarządzania bieżącą analizę mającą na celu kontrolę pracy maszynistów.

ADRESACI ZALECENIA: certyfikowani pasażerscy przewoźnicy kolejowi (26 podmiotów)

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **96%**

Zalecenie nie dotyczy 7 podmiotów – wg informacji przekazanej przez UTK.

PKBWK/02/2018 - ZALECENIE 11: Autoryzowani zarządcy infrastruktury uaktualnią systemy zarządzania bezpieczeństwem w szczególności rejestr zagrożeń pod kątem możliwości występowania nieprawidłowych załomów w profilu podłużnym dróg kołowych na przejazdach kolejowo-drogowych i wynikających z tych zagrożeń.

ADRESACI ZALECENIA: autoryzowani zarządcy infrastruktury (11 podmiotów)

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **88%**

PKBWK/02/2018 - ZALECENIE 12: Autoryzowani zarządcy infrastruktury zorganizują kampanię medialną lub podejmą się innych adekwatnych działań i inicjatyw informujących kierowców o wprowadzeniu na przejazdach kolejowo-drogowych informacji o numerach telefonicznych, pod które należy dzwonić w przypadku zagrożenia.

ADRESACI ZALECENIA: autoryzowani zarządcy infrastruktury (11 podmiotów)

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **64%**

PKBWK/02/2018 - ZALECENIE 13: Certyfikowani przewoźnicy kolejowi i autoryzowani zarządcy infrastruktury w trakcie pouczeń okresowych oraz pouczeń doraźnych wdrożą w tematyce zasady obserwacji przez kierującego pojazdem kolejowym rejon w obrębie toru, po którym jedzie pojazd kolejowy odnośnie ich interpretacji i reakcji w przypadku zaobserwowanych nietypowych znaków dawanych przez osoby postronne mające na celu zatrzymanie pociągu.

ADRESACI ZALECENIA: certyfikowani przewoźnicy i autoryzowani zarządcy infrastruktury (łącznie 109 podmiotów)

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **91%**

Nie dotyczy 6 podmiotów – wg informacji przekazanej przez UTK.

PKBWK/02/2018 - ZALECENIE 14: W trakcie pouczeń okresowych oraz pouczeń doraźnych autoryzowani zarządcy infrastruktury będą kontynuować tematykę stosowania systemu „radio-stop” lub innego alarmowego zatrzymywania pociągu oraz stanowczych reakcji na otrzymane informacje o zagrożeniach mających wpływ na bezpieczeństwo ruchu pociągów na stacjach i przyległych szlakach.

ADRESACI ZALECENIA: autoryzowani zarządcy infrastruktury (11 podmiotów)

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **100%**

Nie dotyczy 1 podmiotu – tj. Dolnośląskiej Służby Dróg i Kolei, która nie zatrudnia pracowników na stanowiskach bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz prowadzeniem pojazdów kolejowych; spółka nie prowadzi pouczeń; prowadzenie ruchu kolejowego na podstawie zawartej umowy wykonuje PKP PLK S.A.

PKBWK/02/2018 - ZALECENIE 15: Autoryzowani zarządcy infrastruktury podejmą działania mające na celu poprawę ergonomii stanowiska pracy dyżurnego ruchu. (W zakresie posterunków na całej sieci kolejowej, na których konieczna będzie poprawa ergonomii).

ADRESACI ZALECENIA: autoryzowani zarządcy infrastruktury (11 podmiotów)

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **92%**

Nie dotyczy 1 podmiotu – tj. Dolnośląskiej Służby Dróg i Kolei.

PKBWK/02/2018 - ZALECENIE 16: Autoryzowani zarządcy infrastruktury dokonają analizy ryzyka na przejazdach, a w przypadku stwierdzenia nieprawidłowości podejmą kroki zmierzające do podniesienia bezpieczeństwa na przejeździe. (W zakresie eksploatowanych przejazdów kat. "A").

ADRESACI ZALECENIA: autoryzowani zarządcy infrastruktury (11 podmiotów)

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **100%**

Nie dotyczy 2 podmiotów – wg informacji przekazanej przez UTK.

PKBWK/02/2018 - ZALECENIE 17: Autoryzowani zarządcy infrastruktury w porozumieniu z Zarządcą Drogi Krajowej uzupełnią znaki F6 zabudowane przed skrzyżowaniem ulicy krajowej nr 46 z ulicą Kuczki w miejscowości Schodnia o informację o zakazie ruchu samochodów ciężarowych (wraz z tabliczką T21 „100m” lub „za wyjątkiem dojazdu do bazy”) przy wjeździe w ulicę P. Kuczki z obu kierunków (Fot. 22 str. 64, Fot. 23 str. 65). *(Zalecenie dotyczy lokalizacji, na których konieczne jest postawienie znaków. Jeżeli analiza przeprowadzona przez zarządcę infrastruktury wykaże, że brakuje znaków należy wystąpić do zarządcy drogi w celu uzupełnienia znaków w konkretnych lokalizacjach przejazdów kolejowo- drogowych).*

ADRESACI ZALECENIA: autoryzowani zarządcy infrastruktury (11 podmiotów)

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **93%**

Nie dotyczy 1 podmiotu – tj. PKP SKM w Trójmieście Sp. z o.o.

PKBWK/02/2018 - ZALECENIE 18: W związku z wcześniejszymi wypadkami na przedmiotowym przejeździe (opisanymi w pkt. IV.1) oraz poważnym wypadkiem zaistniałym 7 kwietnia 2017 r. Zarząd Dróg Powiatowych w Opolu jako zarządca drogi powiatowej nr 1744.O z obu stron przejazdu zabuduje znaki A-30 „inne niebezpieczeństwo” wraz z tabliczkami T-14d, które powinny poprzedzać znaki B-33 „ograniczenie prędkości” (Rys. 6 str. 33).

ADRESACI ZALECENIA: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **100%**

PKBWK/02/2018 - ZALECENIE 19: PKP Intercity S.A. w pojazdach typu ED250 zamontuje zabezpieczenia na górnych półkach bagażowych w celu wyeliminowania przesuwania się bagaży wzdłuż półki i ich spadania na siedziska podróżnych podczas hamowania nagłego lub zadziałania siły odśrodkowej.

ADRESACI ZALECENIA: certyfikowani przewoźnicy pasażerscy (26 podmiotów)

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **92%**

- III. Zalecenia zawarte w Raporcie nr PKBWK/03/2018 z badania poważnego wypadku kat. A04 zaistniałego 30 sierpnia 2017 r. o godz. 21:53 w stacji Smętowo, w torze stacyjnym nr 2 w km 457,485 linii kolejowej nr 131 Chorzów Batory – Tczew**

PKBWK/03/2018 - ZALECENIE 2a: W ramach systemu zarządzania bezpieczeństwem certyfikowani przewoźnicy kolejowi dokonają analizy i wyceny ryzyka dla przypadków prowadzenia kolejowych pojazdów trakcyjnych ze świadomym wyłączeniem urządzeń czujności SHP i postanowień § 63 ust. 13 Instrukcji lr-1 (R-1).

ADRESACI ZALECENIA: certyfikowani przewoźnicy kolejowi (100 podmiotów)

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **75%**

PKBWK/03/2018 - ZALECENIE 2b: W ramach systemu zarządzania bezpieczeństwem certyfikowani przewoźnicy kolejowi zwiększą w ramach programu poprawy bezpieczeństwa na kolejne lata: liczbę kontroli taśm prędkościomierzy oraz liczbę jazd kontrolnych w kabinach pojazdów trakcyjnych.

ADRESACI ZALECENIA: certyfikowani przewoźnicy kolejowi (100 podmiotów)

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **62%**

Zalecenie nie dotyczy 9 podmiotów, które nie rozpoczęły działalności przewozowej i podmiotów, których eksploatowane pojazdy nie posiadają prędkościomierzy elektromechanicznych.

PKBWK/03/2018 - ZALECENIE 2c: W ramach systemu zarządzania bezpieczeństwem certyfikowani przewoźnicy kolejowi zwiększą w ramach programu poprawy bezpieczeństwa na kolejne lata liczbę audytów bezpieczeństwa, w szczególności w odniesieniu do procesu przewozowego ze szczególnym uwzględnieniem nadzoru nad pracą maszynistów i rewidentów taboru.

ADRESACI ZALECENIA: certyfikowani przewoźnicy kolejowi (100 podmiotów)

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **62%**

Zalecenie nie dotyczy 4 podmiotów – wg informacji przekazanej przez UTK.

PKBWK/03/2018 - ZALECENIE 3: Certyfikowani przewoźnicy kolejowi zwiększą nadzór nad pracą maszynistów pod kątem bezpieczeństwa kolejowego, a zwłaszcza prowadzenia pojazdów kolejowych z włączonymi urządzeniami SHP i CA.

ADRESACI ZALECENIA: certyfikowani przewoźnicy kolejowi (100 podmiotów)

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **61%**

Zalecenie nie dotyczy 4 podmiotów – wg informacji przekazanej przez UTK.

PKBWK/03/2018 - ZALECENIE 4a: Autoryzowani zarządcy infrastruktury w ramach pouczeń okresowych dla osób bezpośrednio związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego położą szczególny nacisk na konieczność sprawdzania przez pracowników posterunków ruchu przed podaniem sygnału zezwalającego na semaforze, czy droga przebiegu jest przygotowana, tj. czy jest prawidłowo nastawiona i zabezpieczona i czy nie ma przeszkód do jazdy, do czego zobowiązuje § 40 ust. 1, 2 i 3 instrukcji Ir-1 (w przypadku PKP PLK S.A.).

ADRESACI ZALECENIA: autoryzowani zarządcy infrastruktury (11 podmiotów)

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **76%**

Zalecenie nie dotyczy 1 podmiotu – tj. Dolnośląskiej Służby Dróg i Kolei we Wrocławiu, który nie posiada posterunków ruchu; na zarządzanych odcinkach linii kolejowych prowadzenie ruchu kolejowego wykonuje PKP Polski Linie Kolejowe S.A.

PKBWK/03/2018 - ZALECENIE 4b: Autoryzowani zarządcy infrastruktury w ramach pouczeń okresowych dla osób bezpośrednio związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego położą szczególny nacisk na prawidłowe formułowanie telefonogramów i radiogramów na zapowiadaczach.

ADRESACI ZALECENIA: autoryzowani zarządcy infrastruktury (11 podmiotów)

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **77%**

Zalecenie nie dotyczy 1 podmiotu – tj. Dolnośląskiej Służby Dróg i Kolei we Wrocławiu, który nie posiada posterunków ruchu; na zarządzanych odcinkach linii kolejowych prowadzenie ruchu kolejowego wykonuje PKP Polski Linie Kolejowe S.A.

PKBWK/03/2018 - ZALECENIE 4c: Autoryzowani zarządcy infrastruktury w ramach pouczeń okresowych dla osób bezpośrednio związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego położą szczególny nacisk na dobrą praktykę informowania drogą radiową kierujących pojazdami kolejowymi przez pracowników

posterunków ruchu o zmianach organizacji ruchu danego pociągu w obrębie stacji, w szczególności o nieplanowanym zatrzymaniu na stacji, w celu przepuszczania innych pociągów.

ADRESACI ZALECENIA: autoryzowani zarządcy infrastruktury (11 podmiotów)

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **78%**

Zalecenie nie dotyczy 1 podmiotu – tj. Dolnośląskiej Służby Dróg i Kolei we Wrocławiu, który nie posiada posterunków ruchu; na zarządzanych odcinkach linii kolejowych prowadzenie ruchu kolejowego wykonuje PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

PKBWK/03/2018 - ZALECENIE 5a: Certyfikowani przewoźnicy kolejowi i autoryzowani zarządcy infrastruktury zweryfikują poprawność wykonywanych przeglądów urządzeń radiołączności pociągowej wykonywanych przez podwykonawców i zwiększą nadzór nad wykonywaniem tych usług.

ADRESACI ZALECENIA: certyfikowani przewoźnicy kolejowi i autoryzowani zarządcy infrastruktury (łącznie 109 podmiotów)

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **65%**

Zalecenie nie dotyczy 6 podmiotów – wg informacji przekazanej przez UTK.

PKBWK/03/2018 - ZALECENIE 5b: Certyfikowani przewoźnicy kolejowi i autoryzowani zarządcy infrastruktury zweryfikują poprawność wykonywanych przeglądów pojazdów trakcyjnych pod kątem zgodności z zapisami Dokumentacji Systemu Utrzymania tej serii pojazdów i zwiększą nadzór nad wykonywaniem tych usług.

ADRESACI ZALECENIA: certyfikowani przewoźnicy kolejowi i autoryzowani zarządcy infrastruktury (łącznie 109 podmiotów)

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **67%**

Zalecenie nie dotyczy 8 podmiotów – wg informacji przekazanej przez UTK.

PKBWK/03/2018 - ZALECENIE 6: Certyfikowani przewoźnicy kolejowi i autoryzowani zarządcy infrastruktury podejmą działania mające na celu nadzorowanie urządzeń radiołączności pociągowej pod kątem zgodności czasów tych urządzeń z czasem rzeczywistym.

ADRESACI ZALECENIA: certyfikowani przewoźnicy kolejowi i autoryzowani zarządcy infrastruktury (łącznie 109 podmiotów)

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **60%**

Zalecenie nie dotyczy 11 podmiotów – wg informacji przekazanej przez UTK.

PKBWK/03/2018 - ZALECENIE 7: Usytuowanie wskaźnika „W3” przy torze nr 2 w kilometrze 457,486 w stacji Smętowo nie znajduje uzasadnienia w obecnych przepisach wewnętrznych. PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Gdyni, na wniosek PKBWK, dokonał likwidacji tego wskaźnika w trakcie prowadzonego postępowania.

ADRESACI ZALECENIA: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **100%**

PKBWK/03/2018 - ZALECENIE 8: PKP PLK S.A. podejmie działania mające na celu dostosowanie przepisu wewnętrznego le-4 (WTB- E10) w zakresie dróg ochronnych uwzględniających przejazdy pociągów przez stację z różnymi prędkościami, wówczas gdy pociągi te wjeżdżają ze szlaku wyposażonego w wie-

łodostępową blokadę liniową. Dla uzyskania skutecznej drogi ochronnej 50 m do ukresu rozjazdu Rz24 i Rz25 za semaforami drogowskazowymi L2 i K2 przy zwiększonej do 120 km/h prędkości przejazdu pociągów przez stację po torze głównym zasadniczym, zarządca rozważy możliwości przesunięcia semaforów w stronę nastawni Sm2 o minimum 28 metrów, lub nie przesuując semaforów wybudować na przedłużeniu toru nr 32 i 31 koszty oporowe w odległości minimum 50 m za semaforami L2 i K2. Obecne zastosowanie drogi ochronnej jest zgodne z obowiązującymi przepisami wewnętrznymi zarządcy Ie-4 (WTB-E10).

ADRESACI ZALECENIA: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **100%**

PKBWK/03/2018 - ZALECENIE 9a: W ramach systemowego podejścia do bezpieczeństwa zarządcy infrastruktury kolejowej dokonają analizy zastosowanych dróg ochronnych na posterunkach ruchu o podobnych uwarunkowaniach organizacji ruchu z uwzględnieniem układu torowego.

ADRESACI ZALECENIA: autoryzowani zarządcy infrastruktury (11 podmiotów)

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **62%**

Zalecenie nie dotyczy 2 podmiotów – tj. Dolnośląskiej Służby Dróg i Kolei we Wrocławiu i Infra Silesia S.A. Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu nie posiada posterunków ruchu, na zarządzanych przez spółkę odcinkach linii kolejowych prowadzenie ruchu kolejowego wykonują PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Infra Silesia S.A. – na zarządzanej infrastrukturze nie występuje wieloodstępowa samoczynna blokada liniowa; obowiązujące prędkości przejazdów pociągu przez stacje mieszczą się w przedziale od 20 do 30km/h.

PKBWK/03/2018 - ZALECENIE 9b: W ramach systemowego podejścia do bezpieczeństwa zarządcy infrastruktury kolejowej dokonają analizy zasadności obecnie zabudowanych wskaźników W3.

ADRESACI ZALECENIA: autoryzowani zarządcy infrastruktury (11 podmiotów)

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **94%**

Zalecenie nie dotyczy 5 podmiotów (na zarządzanej infrastrukturze brak zabudowanych wskaźników W3).

PKBWK/03/2018 - ZALECENIE 10a: Zarządca infrastruktury PKP PLK S.A. do czasu zapewnienia drogi ochronnej dla przebiegu Z^{2}_{32} i Z^{2}_{31} i przed ukresami zwrotnic 24 i 25, wprowadzi w Regulaminie Technicznym Posterunku Ruchu (RTPR) - stacji Smętowo przed przystąpieniem do przygotowania drogi przebiegu dla wjazdu pociągu na tor nr 2 od semafora $Z^{1/2}$ obowiązek upewnienia się przez dyżurnego ruchu o zatrzymaniu się pociągu po zrealizowaniu przebiegów na tor nr 32. *(zalecenie kierowane jest również do wdrożenia przez autoryzowanych zarządców infrastruktury, którzy w wyniku przeprowadzonej analizy poprzednich zaleceń, stwierdzą konieczność zmian dróg ochronnych na posterunkach ruchu o podobnych uwarunkowaniach organizacji ruchu, do czasu zapewnienia właściwych dróg ochronnych, obowiązku upewnienia się przez dyżurnego ruchu o zatrzymaniu się pociągu po zrealizowaniu przebiegów przed przystąpieniem do przygotowania drogi przebiegu dla wjazdu kolejnego pociągu, zgodnie z uwzględnieniem układu torowego).*

ADRESACI ZALECENIA: autoryzowani zarządcy infrastruktury (11 podmiotów)

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **86%**

Zalecenie nie dotyczy 3 podmiotów – wg informacji przekazanej przez UTK.

PKBWK/03/2018 - ZALECENIE 10b: Zarządca infrastruktury PKP PLK S.A. do czasu zapewnienia drogi ochronnej dla przebiegu $z^{2_{32}}$ i $z^{2_{31}}$ i przed ukresami zwrotnic 24 i 25, wprowadzi w Regulaminie Technicznym Posterunku Ruchu (RTPR) - stacji Smętowo przed przystąpieniem do przygotowania drogi przebiegu dla wjazdu pociągu na tor nr 1 od semafora A dla przebiegu A1 obowiązek upewnienia się przez dyżurnego ruchu o zatrzymaniu się pociągu po zrealizowaniu przebiegów na tor nr 31. *(Zalecenie kierowane jest również do wdrożenia przez autoryzowanych zarządców infrastruktury, którzy w wyniku przeprowadzonej analizy poprzednich zaleceń, stwierdzą konieczność zmian dróg ochronnych na posterunkach ruchu o podobnych uwarunkowaniach organizacji ruchu, do czasu zapewnienia właściwych dróg ochronnych, obowiązku upewnienia się przez dyżurnego ruchu o zatrzymaniu się pociągu po zrealizowaniu przebiegów przed przystąpieniem do przygotowania drogi przebiegu dla wjazdu kolejnego pociągu, zgodnie z uwzględnieniem układu torowego).*

ADRESACI ZALECENIA: autoryzowani zarządcy infrastruktury (11 podmiotów)

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **88%**

Zalecenie nie dotyczy 3 podmiotów – wg informacji przekazanej przez UTK.

- IV. Zalecenia zawarte w Raporcie nr PKBWK/04/2018** z badania poważnego wypadku kat. A21 zaistniałego 27 lutego 2018 r. o godz. 18:57 na przejeździe kolejowo-drogowym kat. D zlokalizowanym na szlaku jednotorowym Opole Zachodnie – Szydłów, w km 1,934 linii kolejowej nr 287 Opole Zachodnie – Nysa

PKBWK/04/2018 - ZALECENIE 1: Zarządca drogi rozważy możliwość zapewnienia ciągłości oświetlenia drogi dla wyeliminowania strefy ciemności w rejonie dojazdów do przejazdu.

ADRESACI ZALECENIA: autoryzowani zarządcy infrastruktury (11 podmiotów)

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **68%**

PKBWK/04/2018 - ZALECENIE 2: Komisja widzi potrzebę zabudowy oświetlenia na przejeździe, w oparciu o § 85 ust. 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października z 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie (Dz. U. poz. 1744, z późn. zm.; dalej: rozporządzenie z 2015 r.). *(Prezes UTK kieruje zalecenie do analizy przez autoryzowanych zarządców infrastruktury pod kątem potrzeby zabudowy oświetlenia na przejazdach zlokalizowanych na zarządzanej infrastrukturze oraz wdrożenia działań określonych w ramach ww. analizy).*

ADRESACI ZALECENIA: autoryzowani zarządcy infrastruktury (11 podmiotów)

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **66%**

PKBWK/04/2018 - ZALECENIE 3: Zarządca drogi uzupełni brakujące oznakowanie pionowe znakiem F6a na bocznej drodze.

ADRESACI ZALECENIA: autoryzowani zarządcy infrastruktury (11 podmiotów)

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **81%**

Zalecenie nie dotyczy 1 podmiotu – tj. PKP SKM w Trójmieście sp. z o.o.

PKBWK/04/2018 - ZALECENIE 4: Zarządca drogi zmniejszy obowiązującą dozwoloną prędkość w strefie przejazdu z 90 km/h do 50 km/h.

ADRESACI ZALECENIA: autoryzowani zarządcy infrastruktury (11 podmiotów)

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **78%**

Zalecenie nie dotyczy 3 podmiotów - wg informacji przekazanej przez UTK.

PKBWK/04/2018 - ZALECENIE 5: Zarządca infrastruktury kolejowej uzupełni ubytki asfaltu w strefie przejazdu. *(Prezes UTK kieruje zalecenie do analizy przez autoryzowanych zarządców infrastruktury pod kątem potrzeby uzupełnienia ubytków asfaltu w strefie przejazdów zlokalizowanych na zarządzanej infrastrukturze oraz wdrożenia działań określonych w ramach ww. analizy).*

ADRESACI ZALECENIA: autoryzowani zarządcy infrastruktury (11 podmiotów)

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **79%**

PKBWK/04/2018 - ZALECENIE 6: Zarządca drogi zabuduje na przejeździe słupki naprowadzające U1a. *(Prezes UTK kieruje zalecenie do analizy przez autoryzowanych zarządców infrastruktury pod kątem potrzeby zabudowy słupków naprowadzających U1a na przejazdach zlokalizowanych na zarządzanej infrastrukturze oraz wdrożenia działań określonych w ramach ww. analizy).*

ADRESACI ZALECENIA: autoryzowani zarządcy infrastruktury (11 podmiotów)

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **73%**

PKBWK/04/2018 - ZALECENIE 7: Zarządcy infrastruktury kolejowej dla wszystkich przejazdów kolejowo-drogowych kategorii D usytuowanych na liniach zrewitalizowanych/zmodernizowanych, wprowadzą wraz z oddaniem linii kolejowej do ruchu, stopniowe podniesienie prędkości jazdy pociągów przez przejazd, aż do osiągnięcia prędkości docelowej. Wartość pierwszego czasowego ograniczenia prędkości powinna wynosić 60km/h, a w odstępach co 30 dni powinno nastąpić zwiększenie prędkości o 20km/h po uprzedniej analizie oceny ryzyka, aż do uzyskania prędkości rozkładowej. Do czasu wprowadzenia prędkości docelowej przed tymi przejazdami zarządcy infrastruktury kolejowej ustawią wskaźniki W6b w odległości wynikającej z trójkątów widoczności dla 20 metrów.

ADRESACI ZALECENIA: autoryzowani zarządcy infrastruktury (11 podmiotów)

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **73%**

Zalecenie nie dotyczy 6 podmiotów - wg informacji przekazanej przez UTK.

PKBWK/04/2018 - ZALECENIE 8: Zgodnie z deklaracją zawartą w piśmie nr IBR1u-0701-20.1/2018 z 10.09.2018 r. PKP PLK S.A. oraz pozostali zarządcy infrastruktury podejmą działania na rzecz zwiększenia świadomości użytkowników dróg w zakresie zmiany warunków miejscowych na przejazdach kolejowo- drogowych kategorii D usytuowanych na zrewitalizowanych/zmodernizowanych liniach kolejowych poprzez informowanie lokalnej społeczności zamieszkującej okolice przejazdu za pośrednictwem samorządów lokalnych oraz lokalnych mediów.

ADRESACI ZALECENIA: autoryzowani zarządcy infrastruktury (11 podmiotów)

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **66%**

Zalecenie nie dotyczy 6 podmiotów - wg informacji przekazanej przez UTK.

PKBWK/04/2018 - ZALECENIE 9: Przewoźnicy i zarządcy infrastruktury kolejowej zapewnią na wszystkich rejestratorach danych synchronizację wskazań czasów z czasem rzeczywistym.

ADRESACI ZALECENIA: certyfikowani przewoźnicy kolejowi i autoryzowani zarządcy infrastruktury (łącznie 109 podmiotów)

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **61%**

Zalecenie nie dotyczy 11 podmiotów – wg informacji przekazanej przez UTK.

PKBWK/04/2018 - ZALECENIE 11: Certyfikowani przewoźnicy kolejowi podejmą działania celem uzupełnienia danych o rejestracji użycia sygnału „Baczość” w rejestratorach elektronicznych typu ATM zabudowanych w eksploatowanych pojazdach trakcyjnych.

ADRESACI ZALECENIA: certyfikowani przewoźnicy kolejowi (100 podmiotów).

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **67%**

Zalecenie nie dotyczy 55 podmiotów (wg informacji przekazanej przez UTK), które nie posiadają rejestratorów elektronicznych typu ATM.

PKBWK/04/2018 - ZALECENIE 12: PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Opolu zaktualizuje Metrykę przejazdu kolejowo-drogowego.

ADRESACI ZALECENIA: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **100%**

PKBWK/04/2018 - ZALECENIE 13: PKP PLK S.A. Zakład Linii Kolejowych w Opolu podejmie działania celem likwidacji kopca ziemnego znajdującego się przed przejazdem (zalecenie zostało zrealizowane w trakcie postępowania). *(Prezes UTK kieruje zalecenie do analizy przez autoryzowanych zarządców infrastruktury pod kątem przeszkód utrudniających widoczność czoła nadjeżdżającego pociągu na przejazdach zlokalizowanych na zarządzanej infrastrukturze oraz wdrożenia działań określonych w ramach ww. analizy).*

ADRESACI ZALECENIA: autoryzowani zarządcy infrastruktury (11 podmiotów)

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **81%**

PKBWK/04/2018 - ZALECENIE 14: Certyfikowani przewoźnicy kolejowi w trakcie pouczeń okresowych oraz pouczeń doraźnych maszynistów wdrożą tematykę odnośnie dokonywania prawidłowych odpisów w prowadzonej dokumentacji pociągowej.

ADRESACI ZALECENIA: certyfikowani przewoźnicy kolejowi (100 podmiotów)

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **61%**

Zalecenie nie dotyczy 3 podmiotów - wg informacji przekazanej przez UTK.

PKBWK/04/2018 - ZALECENIE 15: Zarządca drogi powiatowej dostosuje infrastrukturę drogową do wymogów ujętych w rozporządzeniach: Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. z 2016 r. poz. 124), załącznik nr 2 oraz rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie.

ADRESACI ZALECENIA: autoryzowani zarządcy infrastruktury (11 podmiotów)

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **62%**

PKBWK/04/2018 - ZALECENIE 16: PKP PLK S.A. w trakcie pouczeń okresowych pracowników posterunków ruchu wdroży tematykę odnośnie dokonywania prawidłowych odpisów w Dzienniku Rozmów Telefonicznych (książkach R-138). *(Prezes UTK kieruje zalecenie do PKP PLK S.A. i pozostałych autoryzowanych zarządców infrastruktury w zakresie wdrożenia w trakcie pouczeń okresowych tematyki*

dokonywania przez dyżurnych ruchu prawidłowych odpisów rozmów telefonicznych w dokumentacji prowadzonej zgodnie z wdrożonym systemem zarządzania bezpieczeństwem).

ADRESACI ZALECENIA: autoryzowani zarządcy infrastruktury (11 podmiotów)

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **66%**

PKBWK/04/2018 - ZALECENIE 17: PKP PLK S.A. zintensyfikuje akcję „Bezpieczny przejazd - Zatrzymaj się i żyj” na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii D. *(Prezes UTK kieruje zalecenie do PKP PLK S.A. oraz pozostałych autoryzowanych zarządców infrastruktury w zakresie określenia i wdrożenia podobnych działań na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii D zlokalizowanych na zarządzanej infrastrukturze).*

ADRESACI ZALECENIA: autoryzowani zarządcy infrastruktury (11 podmiotów)

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **55%**

PKBWK/04/2018 - ZALECENIE 18: Zarządca drogi powiatowej dostosuje infrastrukturę drogową do wymogów ujętych w rozporządzeniach: Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. z 2016 r. poz. 124), załącznik nr 2 oraz rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 roku w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie.

ADRESACI ZALECENIA: autoryzowani zarządcy infrastruktury (11 podmiotów)

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **69%**

PKBWK/04/2018 - ZALECENIE 19: Zarządcy infrastruktury kolejowej dla wszystkich przejazdów kategorii D przeprowadzą szczegółową analizę poprawności danych zawartych w Metrykach przejazdowych w odniesieniu do stanu faktycznego.

ADRESACI ZALECENIA: autoryzowani zarządcy infrastruktury (11 podmiotów)

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **63%**

PKBWK/04/2018 - ZALECENIE 20: Zarządcy infrastruktury kolejowej powinni rozważyć, aby podczas procesu projektowania prac modernizacyjnych lub rewitalizacyjnych linii kolejowych, weryfikowany był przez projektantów układ komunikacyjny dróg, jako całość funkcjonalnie połączoną z przejazdami kolejowymi. Podczas projektowania zasadne jest wykonanie projektu zmiany organizacyjnej układu takich dróg w odpowiednim obszarze oddziaływania w sąsiedztwie przejazdów kolejowo - drogowych w taki sposób, aby po przeorganizowaniu tego układu możliwe było przekierowanie ruchu na sąsiednie przejazdy tej samej lub wyższej kategorii w celu skanalizowania ruchu w jednym punkcie. Działanie to powinno prowadzić do likwidacji zbędnych przejazdów kolejowo - drogowych. Władze administracji lokalnej oraz zarządcy dróg powinni współpracować w zakresie osiągnięcia powyższego celu z zarządcą infrastruktury na danym obszarze objętym w/w pracami. W miejscu likwidacji przejazdu kat D rozważyć możliwość utworzenia przejścia kat E.

ADRESACI ZALECENIA: autoryzowani zarządcy infrastruktury (11 podmiotów)

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **88%**

Zalecenie nie dotyczy 4 podmiotów - wg informacji przekazanej przez UTK.

- V. Zalecenia zawarte w Raporcie nr PKBWK/05/2018** z badania poważnego wypadku kat. A18 zaistniałego 2 listopada 2017 r. o godz. 18:49 na przejeździe kolejowo-drogowym kat. A z zawieszoną obsługą, usytuowanym w km 37,119 na szlaku Śniadowo

- Łapy, w torze szlakowym nr 1 linii kolejowej nr 36 Ostrołęka - Łapy

PKBWK/05/2018 - ZALECENIE 1: Zarządcy infrastruktury i pozostałe podmioty eksploatujące pojazdy pomocnicze podejmą działania, aby pojazdy pomocnicze poruszające się po liniach kolejowych były wyposażone w elementy odblaskowe poprawiające widoczność tych pojazdów z boku oraz opracują wytyczne w zakresie dodatkowego znakowania pojazdów w te elementy do przepisów wewnętrznych. (Prezes UTK kieruje zalecenie do certyfikowanych przewoźników kolejowych w zakresie pojazdów specjalnych oraz autoryzowanych zarządców infrastruktury, w tym również w zakresie pojazdów specjalnych eksploatowanych przez podwykonawców robót torowych).

ADRESACI ZALECENIA: certyfikowani przewoźnicy kolejowi i autoryzowani zarządcy infrastruktury (łącznie 109 podmiotów)

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **50%**

Zalecenie nie dotyczy 70 podmiotów, które wg informacji przekazanej przez UTK, nie eksploatują pojazdów pomocniczych.

PKBWK/05/2018 - ZALECENIE 2: Autoryzowani zarządcy infrastruktury i certyfikowani przewoźnicy kolejowi zapewnią przestrzeganie regulaminów tymczasowych przez pracowników własnych i pracowników innych podmiotów na liniach kolejowych, na których prowadzone są roboty i poruszają się pojazdy robocze.

ADRESACI ZALECENIA: certyfikowani przewoźnicy kolejowi (100 podmiotów) i autoryzowani zarządcy infrastruktury (łącznie 109 podmiotów)

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **65%**

Zalecenie nie dotyczy 7 podmiotów – wg informacji przekazanej przez UTK.

PKBWK/05/2018 - ZALECENIE 3: PKP PLK S.A. doposaży pojazdy pomocnicze modernizowane, nowo kupowane oraz poddawane naprawom okresowym poziomów P3, P4 i P5 w rejestratory pokładowe parametrów jazdy (rejestrujące co najmniej prędkość, ciśnienie w przewodzie głównym i cylindrach hamulcowych, uruchomienie sygnału „Baczość”). (Prezes UTK kieruje zalecenie do autoryzowanych zarządców infrastruktury w zakresie pojazdów specjalnych, którymi dysponują, jak również w zakresie wymagań dla pojazdów specjalnych eksploatowanych przez podwykonawców robót torowych w trakcie wykonywania zleceń).

ADRESACI ZALECENIA: autoryzowani zarządcy infrastruktury (11 podmiotów)

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **57%**

Zalecenie nie dotyczy 3 podmiotów – wg informacji przekazanej przez UTK.

PKBWK/05/2018 - ZALECENIE 4: PKP PLK S.A. podejmie działania, aby wszyscy pracownicy Centrum Realizacji Inwestycji zarządcy infrastruktury byli na bieżąco szkoleni z zakresu Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem oraz jego aktualizacjami. (Prezes UTK kieruje zalecenie do PKP PLK S.A. oraz pozostałych autoryzowanych zarządców infrastruktury w zakresie weryfikacji przeszkolenia pracowników, planujących, nadzorujących i realizujących roboty torowe, z zakresu Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem oraz jego aktualizacji oraz systemowego zapewnienia bieżącego szkolenia ww. pracowników).

ADRESACI ZALECENIA: autoryzowani zarządcy infrastruktury (11 podmiotów)

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **66%**

PKBWK/05/2018 - ZALECENIE 5: Autoryzowani zarządcy infrastruktury podejmą działania, aby wszyscy pracownicy podwykonawców byli dowodnie zapoznani w szczególności z obowiązującymi regulaminami tymczasowymi prowadzenia ruchu, obowiązującą podwykonawców dokumentacją systemu zarządzania bezpieczeństwem zarządcy infrastruktury oraz pozostałą dokumentacją, w tym z zakresu tematyki o zagrożeniach dla bezpieczeństwa i zdrowia wykonujących pracę na terenie

zarządcy.

ADRESACI ZALECENIA: autoryzowani zarządcy infrastruktury (11 podmiotów)

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **68%**

PKBWK/05/2018 - ZALECENIE 6a: W odniesieniu do systemu zarządzania bezpieczeństwem spółka PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. obejmie szczególnym nadzorem przestrzeganie procedur PR-02, PR-03 oraz PD-05, tym systemem audytów i kontroli. *(Prezes UTK kieruje zalecenie do PKP PLK S.A. oraz pozostałych autoryzowanych zarządców infrastruktury w zakresie weryfikacji skuteczności realizowanych w ramach systemu zarządzania bezpieczeństwem procedur obejmujących zakres zarządzania zmianą, identyfikacji ryzyka oraz działań korygujących i zapobiegawczych).*

ADRESACI ZALECENIA: autoryzowani zarządcy infrastruktury (11 podmiotów)

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **76%**

PKBWK/05/2018 - ZALECENIE 6b: W odniesieniu do systemu zarządzania bezpieczeństwem spółka PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. podejmie działania, aby realizację ww. procedur skrócić i uczynić proces bardziej efektywnym i aby ww. procedury były zakończone nie później niż przed rozpoczęciem robót. *(Prezes UTK kieruje zalecenie do PKP PLK S.A. oraz pozostałych autoryzowanych zarządców infrastruktury w zakresie weryfikacji skuteczności realizowanych w ramach systemu zarządzania bezpieczeństwem procedur obejmujących zakres zarządzania zmianą, identyfikacji ryzyka oraz działań korygujących i zapobiegawczych).*

ADRESACI ZALECENIA: autoryzowani zarządcy infrastruktury (11 podmiotów)

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **55%**

VI. Zalecenia zawarte w raporcie nr PKBWK/06/2018 z badania wypadku kat. B13 zainicjowanego 24 listopada 2017 r. o godz. 6: 48 na szlaku Warlubie - Laskowice Pomorskie, w torze nr 2, w km 424,208 linii kolejowej nr 131 Chorzów Batory – Tczew

PKBWK/06/2018 - ZALECENIE 2: POL-MIEDŹ TRANS Sp. z o. o. zwiększy nadzór na pracą maszynistów pod kątem bezpieczeństwa kolejowego. W trakcie prowadzonego postępowania Spółka wdrożyła zwiększoną liczbę jazd kontrolnych przez maszynistów instruktorów. *(Prezes UTK kieruje zalecenie do certyfikowanych przewoźników kolejowych w zakresie zwiększenia nadzoru na pracą maszynistów pod kątem bezpieczeństwa kolejowego poprzez określenie i wdrożenie działań zgodnie z posiadanym systemem zarządzania bezpieczeństwem).*

ADRESACI ZALECENIA: certyfikowani przewoźnicy kolejowi (100 podmiotów)

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **54%**

Zalecenie nie dotyczy 6 podmiotów – wg informacji przekazanej przez UTK.

PKBWK/06/2018 - ZALECENIE 3: POL-MIEDŹ TRANS Sp. z o. o. dokona weryfikacji zapisów w Regulaminie pracy w zakresie postanowień dotyczących wykonywanych czynności zaliczanych do czasu pracy przez pracowników związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego. *(Prezes UTK kieruje zalecenie do certyfikowanych przewoźników kolejowych w zakresie weryfikacji postanowień wewnętrznych dotyczących wykonywanych czynności zaliczanych do czasu pracy przez pracowników związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego oraz wdrożenia działań zgodnie z posiadanym systemem zarządzania bezpieczeństwem).*

ADRESACI ZALECENIA: certyfikowani przewoźnicy kolejowi (100 podmiotów)

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **68%**

Zalecenie nie dotyczy 9 podmiotów – wg informacji przekazanej przez UTK.

PKBWK/06/2018 - ZALECENIE 4: POL-MIEDŹ TRANS Sp. z o. o. zweryfikuje poprawność opisów wykonywanych czynności na poszczególnych poziomach utrzymania wagonów węglarek w ramach Dokumentacji Systemu Utrzymania. *(Prezes UTK kieruje zalecenie do certyfikowanych przewoźników kolejowych w zakresie weryfikacji poprawności opisów wykonywanych czynności na poszczególnych poziomach utrzymania eksploatowanych pojazdów w ramach dokumentacji systemu utrzymania oraz podjęcia działań zgodnie z posiadanym system zarządzania bezpieczeństwem).*

ADRESACI ZALECENIA: certyfikowani przewoźnicy kolejowi (100 podmiotów)

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **67%**

Zalecenie nie dotyczy 12 podmiotów – wg informacji przekazanej przez UTK.

PKBWK/06/2018 - ZALECENIE 5: POL-MIEDŹ TRANS Sp. z o. o. dokona dostosowania umów o pracę dla pracowników stosownie do wykonywanych czynności na danym stanowisku. *(Prezes UTK kieruje zalecenie do certyfikowanych przewoźników kolejowych w zakresie weryfikacji dostosowania umów o pracę dla pracowników stosownie do wykonywanych czynności na danym stanowisku oraz podjęcia działań zgodnie z posiadanym system zarządzania bezpieczeństwem).*

ADRESACI ZALECENIA: certyfikowani przewoźnicy kolejowi (100 podmiotów)

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **75%**

Zalecenie nie dotyczy 8 podmiotów – wg informacji przekazanej przez UTK.

PKBWK/06/2018 - ZALECENIE 6: Certyfikowani przewoźnicy kolejowi i autoryzowani zarządcy infrastruktury, wyegzekwują przestrzeganie synchronizacji czasu w urządzeniach wskazujących i rejestrujących czas z czasem rzeczywistym.

ADRESACI ZALECENIA: certyfikowani przewoźnicy kolejowi i autoryzowani zarządcy infrastruktury (łącznie 109 podmiotów)

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **64%**

Zalecenie nie dotyczy 13 podmiotów – wg informacji przekazanej przez UTK.

PKBWK/06/2018 - ZALECENIE 7: POL-MIEDŹ TRANS Sp. z o. o. usprawni komunikację w zakresie wyłączonych wagonów pomiędzy Działem Dyspozytury a Działem Utrzymania Wagonów. *(Prezes UTK kieruje zalecenie do certyfikowanych przewoźników kolejowych w zakresie weryfikacji skuteczności wewnętrznej i zewnętrznej komunikacji w zakresie wyłączonych pojazdów realizowanej zgodnie z wewnętrznymi uregulowaniami oraz podjęcia działań zgodnie z posiadanym system zarządzania bezpieczeństwem.)*

ADRESACI ZALECENIA: certyfikowani przewoźnicy kolejowi (100 podmiotów)

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **74%**

Zalecenie nie dotyczy 10 podmiotów – wg informacji przekazanej przez UTK.

VII. Zalecenia zawarte w Raporcie nr PKBWK/07/2018 z badania wypadku kolejowego kat. B37 zaistniałego 10 listopada 2017 r. o godz. 6:20 z poc. TMS 624016/7 relacji Kamieniec Ząbkowicki - Szeligi na szlaku Nysa - Nowy Świątów, w torze szlakowym nr 2, w km 129,650 linii kolejowej nr 137 Katowice - Legnica

PKBWK/07/2018 - ZALECENIE (ZI)-1: Zespół badawczy Komisji zaleca ujęcie w „Rejestrze zagrożeń” Zarządcy infrastruktury kolejowej pozycji: „Rozerwanie pociągu z niekontrolowanym przemieszczeniem pojazdów kolejowych lub bez przemieszczenia” w wyniku niekorzystnego profilu linii kolejowej.

ADRESACI ZALECENIA: autoryzowani zarządcy infrastruktury (11 podmiotów)

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **96%**

PKBWK/07/2018 - ZALECENIE (ZI)-2: Zakład Linii Kolejowych w Opolu ureguje sprawę niezatrzymywania pociągów towarowych przed semaforami wjazdowymi do stacji Nowy Świętów z kierunku stacji Nysa dokonując odpowiednich zapisów w Regulaminach Posterunków Ruchu na tych stacjach. *(Prezes UTK kieruje zalecenie do PKP PLK S.A oraz pozostałych autoryzowanych zarządców infrastruktury w zakresie analizy kwestii niezatrzymywania pociągów towarowych przed semaforami wjazdowymi do stacji o podobnych uwarunkowaniach).*

ADRESACI ZALECENIA: autoryzowani zarządcy infrastruktury (11 podmiotów)

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **87%**

Zalecenie nie dotyczy 4 podmiotów – wg informacji przekazanej przez UTK – m.in. brak stacji o uwarunkowaniach podobnych do stacji Nowy Świętów.

PKBWK/07/2018 - ZALECENIE (ZI)-3: Zdaniem Zespołu badawczego należy doprecyzować działkę 40 RTPR (Regulamin Techniczny Posterunku Technicznego stacji Nysa), zgodnie z treścią zapisu w §71, ust 9 instrukcji Ir-1 „Szczegółowy sposób postępowania zależnie od istniejących warunków miejscowych należy ustalić w regulaminie technicznym”. *(Prezes UTK kieruje zalecenie do PKP PLK S.A oraz pozostałych autoryzowanych zarządców infrastruktury w zakresie uwzględnienia wyników przeprowadzonej analizy kwestii niezatrzymywania pociągów towarowych przed semaforami wjazdowymi do stacji o podobnych uwarunkowaniach w ich regulaminach technicznych).*

ADRESACI ZALECENIA: autoryzowani zarządcy infrastruktury (11 podmiotów)

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **87%**

Zalecenie nie dotyczy 3 podmiotów – wg informacji przekazanej przez UTK.

PKBWK/07/2018 - ZALECENIE (PK)-1: Do czasu wyjaśnienia wszystkich nieprawidłowości stwierdzonych w dokumentach wagonów biorących udział w zdarzeniu, Komisja zaleca przewoźnikom wyłączenie z eksploatacji tych wagonów (w zakresie nieprawidłowości związanych z eksploatowanymi wagonami).

ADRESACI ZALECENIA: certyfikowani przewoźnicy kolejowi (100 podmiotów)

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **82%**

Zalecenie nie dotyczy 29 podmiotów – wg informacji przekazanej przez UTK.

PKBWK/07/2018 - ZALECENIE (PK)-2: Certyfikowani przewoźnicy kolejowi oraz autoryzowani zarządcy infrastruktury zrealizują polecenie Prezesa UTK nr DBK-550/R-03/KB/12 z 30.05.2012 r., 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, zgodnie z rekomendacją PKBWK - nr PKBWK-076-305/RL/R/11 z 22.11.2011 r.

ADRESACI ZALECENIA: certyfikowani przewoźnicy kolejowi i autoryzowani zarządcy infrastruktury (łącznie 109 podmiotów)

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: 57%

Zalecenie nie dotyczy 18 podmiotów – wg informacji przekazanej przez UTK.

Zalecenie powyższe zawarte było w raportach wydanych przez PKBWK w 2018 r., tj. w zaleceniu nr 6d z Raportu KBWK/01/2018, nr 2 z Raportu PKBWK/02/2018, nr 1 z Raportu PKBWK/03/2018, nr 10 z Raportu PKBWK/04/2018, nr 1 z Raportu PKBWK/06/2018 oraz nr 2 z Raportu PKBWK/07/2018. Niniejsze zalecenie skierowane zostało do realizacji przez wszystkich certyfikowanych przewoźników kolejowych oraz autoryzowanych zarządców infrastruktury. Prezes UTK zobowiązał podmioty do odpowiedzi na to zalecenie jedynie przy ostatnim zaleceniu, tj. nr 2 z Raportu PKBWK/07/2018.

PKBWK/07/2018 - ZALECENIE (PK)-3: Cargo PTT zwiększy, jakość i liczbę audytów oraz kontroli w obszarze realizacji procesu przewozowego, w szczególności w zakresie nadzoru nad pracą drużyn trakcyjnych i rewidentów taboru oraz utrzymania sprawności taboru. *(Prezes UTK kieruje zalecenie do certyfikowanych przewoźników kolejowych w zakresie podjęcia działań w ramach systemu zarządzania bezpieczeństwem dla zwiększenia nadzoru nad pracą drużyn trakcyjnych i rewidentów taboru oraz utrzymania sprawności taboru).*

ADRESACI ZALECENIA: autoryzowani zarządcy infrastruktury (11 podmiotów)

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: 58%

Zalecenie nie dotyczy 4 podmiotów – wg informacji przekazanej przez UTK.

PKBWK/07/2018 - ZALECENIE (PK)-4: Cargo PTT opracuje i wdroży strukturę organizacji procesu utrzymania oraz zakres wykonywanych czynności w szczególności dotyczących pojazdów kolejowych, w tym wszystkich wagonów towarowych oraz pojazdów trakcyjnych. *(Prezes UTK kieruje zalecenie do certyfikowanych przewoźników kolejowych w zakresie weryfikacji skuteczności realizowanego w ramach systemu zarządzania bezpieczeństwem procesu utrzymania pojazdów kolejowych).*

ADRESACI ZALECENIA: certyfikowani przewoźnicy kolejowi (100 podmiotów)

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: 71%

Zalecenie nie dotyczy 13 podmiotów – wg informacji przekazanej przez UTK.

PKBWK/07/2018 - ZALECENIE (PK)-5: Przewoźnicy kolejowi obsługujący pociągi towarowe oraz pasażerskie uwzględnią w tematyce pouczeń okresowych omówienie zasad postępowania maszynisty i rewidentów taboru w zakresie:

- prawidłowego zestawiania składów pociągu,
- wykonywania oględzin technicznych przed wyprawianiem pociągu w drogę,
- prawidłowego sposobu wykonywania wymaganych prób hamulców,
- prawidłowej techniki obsługi pociągu (rozruch, płynna jazda z uwzględnieniem profilu odcinków linii kolejowych, hamowanie).

ADRESACI ZALECENIA: certyfikowani przewoźnicy kolejowi (100 podmiotów)

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: 69%

Zalecenie nie dotyczy 3 podmiotów – wg informacji przekazanej przez UTK.

PKBWK/07/2018 - ZALECENIE (PK)-6: Przewoźnicy kolejowi obsługujący pociągi towarowe i pasażerskie oraz podmioty odpowiedzialne za utrzymanie wagonów towarowych (ECM) wzmocnią nadzór nad prawidłową realizacją procesu utrzymania pojazdów kolejowych, zgodnie z DSU (Dokumentacja Systemu Utrzymania), AVV lub innymi dokumentami dotyczącymi utrzymania i eksploatacji wagonów towarowych.

ADRESACI ZALECENIA: certyfikowani przewoźnicy kolejowi i podmioty odpowiedzialne za utrzymanie (łącznie 129 podmiotów)

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **78%**

Zalecenie nie dotyczy 10 podmiotów – wg informacji przekazanej przez UTK.

VIII. Zalecenia zawarte w Raporcie Rocznym za 2017 r.:

Raport Roczny - ZALECENIE 1: Przewoźnicy kolejowi 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

ADRESACI ZALECENIA: certyfikowani przewoźnicy kolejowi (100 podmiotów)

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **70%**

Zalecenie nie dotyczy 3 podmiotów - wg informacji przekazanej przez UTK.

Raport Roczny - ZALECENIE 2: Zarządcy infrastruktury kolejowej podejmą działania zmierzające, aby w procesie projektowania prac modernizacyjnych lub rewitalizacyjnych linii kolejowych, weryfikowany był przez projektantów układ komunikacyjny dróg, jako całość funkcjonalnie połączoną z przejazdami kolejowymi. Podczas projektowania zasadne jest wykonanie projektu zmiany organizacyjnej układu takich dróg w odpowiednim obszarze oddziaływania w sąsiedztwie przejazdów kolejowo - drogowych w taki sposób, aby po przeorganizowaniu tego układu możliwe było przekierowanie ruchu na sąsiednie przejazdy tej samej lub wyższej kategorii w celu skanalizowania ruchu w jednym punkcie.

ADRESACI ZALECENIA: certyfikowani towarowi przewoźnicy kolejowi i podmioty odpowiedzialne za utrzymanie (łącznie 117 podmiotów)

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **78%**

Zalecenie nie dotyczy 5 podmiotów – wg informacji przekazanej przez UTK.

Raport Roczny za 2017 - ZALECENIE 3: Zarządcy infrastruktury kolejowej podejmą działania mające na celu zmniejszenie liczby wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych. Szczególnie do zwiększającej się liczby wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych kategorii A, B i D zarządcy infrastruktury kolejowej podejmą odpowiednie działania korygujące i zapobiegawcze zgodnie z funkcjonującymi systemami zarządzania bezpieczeństwem (SMS). Zarządcy powinni zakończyć realizację postanowień 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.

ADRESACI ZALECENIA: autoryzowani zarządcy infrastruktury (11 podmiotów).

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **83%**

Zalecenie nie dotyczy 4 podmiotów – wg informacji przekazanej przez UTK.

Raport Roczny za 2017 - ZALECENIE 4: Certyfikowani przewoźnicy kolejowi oraz zarządcy infrastruktury kolejowej będą kontynuować działania mające na celu zmniejszenie liczby wypadków na przejazdach kolejowo-drogowych wszystkich kategorii: A, B, C i D.

ADRESACI ZALECENIA: certyfikowani przewoźnicy kolejowi i autoryzowani zarządcy Infrastruktury (109 podmiotów)

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **62%**

Zalecenie nie dotyczy 3 podmiotów - wg informacji przekazanej przez UTK.

Raport Roczny za 2017 - ZALECENIE 5: Zarządcy infrastruktury kolejowej wdrożą projekt dodatkowego znakowania identyfikacyjnego przejazdów kolejowo - drogowych i przejść w poziomie szyn, zawierającego niezbędne informacje dla operatora numeru alarmowego 112, a wzór projektu wdrożonego przez PKP PLK S.A.

ADRESACI ZALECENIA: autoryzowani zarządcy infrastruktury (11 podmiotów)

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **56%**

Zalecenie nie dotyczy 1 podmiotu – tj. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., która już wdrożyła projekt dodatkowego znakowania identyfikacyjnego przejazdów kolejowo-drogowych i przejść w poziomie szyn.

Raport Roczny za 2017 - ZALECENIE 6: Zarządcy infrastruktury kolejowej dokonają sprawdzenia zasadności umieszczenia znaków B-20 „STOP” przed przejazdami kolejowo-drogowymi kategorii D, na których są zachowane warunki widoczności i nie jest wymuszone ograniczenie prędkości pociągu (jak stanowi załącznik nr 3 część B pkt 7 rozporządzenia 1744 w sprawie skrzyżowań). W przypadku niezasadności umieszczenia znaku B-20 „STOP” zarządcy infrastruktury zobowiążą zarządcę drogi do jego usunięcia.

ADRESACI ZALECENIA: autoryzowani zarządcy infrastruktury (11 podmiotów)

ŚREDNI PROCENT REALIZACJI: **68%**

Zalecenie nie dotyczy 1 podmiotu tj. CARGOTOR sp. z o. o., w której na wszystkich przejazdach kategorii D zarządzanych przez spółkę, z uwagi na bezpieczeństwo ruchu kolejowego obowiązują ograniczenie prędkości jazdy pojazdów kolejowych do 20 km/h.